



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA
DOUTORADO EM HISTÓRIA**

REGINA CÉLIA CORRÊA BATISTA

**Gente, natureza e colonização: fabricação e comércio de madeiras na
capitania do Grão-Pará (1755-1808)**

Belém - PA
2023

REGINA CÉLIA CORRÊA BATISTA

Gente, natureza e colonização: fabricação e comércio de madeiras na capitania do Grão-Pará (1755-1808)

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, sob orientação do Prof. Dr. José Alves de Souza Junior.

Belém - PA
2023

REGINA CÉLIA CORRÊA BATISTA

Gente, natureza e colonização: fabricação e comércio de madeiras na capitania do Grão-Pará (1755-1808)

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, sob orientação do Prof. Dr. José Alves de Souza Junior.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. José Alves de Souza Junior (PPHIST/UFPA)
Orientador

Prof. Dr. Décio Marco Antônio de Alencar Guzmán (PPHIST/UFPA)

Prof. Dr. Antônio Otaviano Vieira Junior (PPHIST/UFPA)

Prof. Dr. Rafael Ivan Chambouleyron (PPHIST/UFPA)

Prof. Dra. Siméia de Nazaré Lopes (Campus Ananindeua/UFPA)

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

B333g BATISTA, Regina Célia Corrêa.

Gente, natureza e colonização: fabricação e comércio de madeiras na capitania do Grão-Pará (1755-1808) / Regina Célia Corrêa BATISTA. — 2023.
333 f.: il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. José Alves de Souza Junior
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de
Pós-Graduação em História, Belém, 2023.

1. fabricação de madeiras. 2. comércio de madeiras.
3. colonização da Amazônia. 4. urbanização. 5. século XVIII. I. Título.

CDD 981.15032

*Para meus pais, Adelino (in memoriam) e Maria (meus alicerces)
meus filhos, Kayla, Kaio e Arthur (minhas motivações diárias)
para o Renildo (companheiro de caminhada)*

Não se admira menos a riqueza do rio máximo Amazonas na multidão, variedade, e preciosidade dos paus que por todo vasto e dilatado distrito de suas matas se criam, e se perdem [...] E se o pau ébano era uma das mais preciosas joias que buscava o grande Salomão para enriquecer o seu grande tesouro [...] no Rio Amazonas há madeiras tão preciosas, que a sua vista fica o ébano de muita inferior condição, e estimação.

(Padre João Daniel / Tesouro descoberto do máximo Rio Amazonas)

Agradecimentos

Ao final de mais esse ciclo acadêmico, longo por sinal, muitos agradecimentos precisam ser feitos. Os desafios começaram desde antes de ingressar no programa, quando estava trabalhando na elaboração do projeto e descobri que havia engravidado pela terceira vez. Foi um susto, havia começado os exames preparatórios para fazer a laqueadura e de repente, chegaria um terceiro filho.

Não fossem as encorajadoras conversas que tive com minha amiga e comadre, a também historiadora Marley Silva, teria desistido da seleção naquele ano. Agradeço pela sororidade, acolhimento, incentivo, carinho e a escuta atenta quando recorri a ela para falar sobre o andamento da pesquisa e me lamentar dos desafios de conciliar vida profissional, doméstica e acadêmica. Sou grata também ao Alexandre, Rogério e Adelson, amigos que ganhei na graduação e que têm feito parte de toda essa caminhada.

Com especial atenção gostaria de agradecer meu orientador, Prof. Dr. José Alves de Souza Junior. Agradeço por ter aceito meu trabalho para orientar, o interesse que sempre demonstrou por este estudo, o cuidado em adensar a discussão e qualificar o trabalho, a generosidade em compartilhar seu agigantado conhecimento, além da tranquilidade com que conduziu a orientação, mesmo nos momentos mais difíceis, quando as ideias não queriam se organizar, quando o meu olhar teimava em não entender a documentação, ou quando fomos invadidos pela pandemia, nos obrigando a redirecionar uma parte da discussão planejada.

Agradecer todos os professores do PPHIST/UFPA, em especial aos que passaram pela nossa turma de Doutorado 2017, José Maia Bezerra Neto, Ângela Domingues, Mauro César Coelho, Leila Mourão e Rafael Chambouleyron. Também agradeço aos comentários e indicações preciosas dos professores que estiveram na minha banca de qualificação: Antônio Otaviano Vieira Júnior e Siméia de Nazaré Lopes.

Agradeço especialmente também aos meus colegas de turma, que em meio as discussões nas disciplinas proporcionaram momentos de debates instigantes que me ajudaram sobremaneira no delineamento da tese aqui apresentada. Aqui peço licença para citar nominalmente minha amiga Vanice Siqueira de Melo, que por várias vezes compartilhou comigo fontes, bibliografia e dicas importantes para os rumos dessa pesquisa.

Aos integrantes do Grupo de Estudo e Pesquisa Amazônia Colonial (GEPAC)/PPHIST/UFPA no qual tive a oportunidade de debater diversos temas que

versam sobre a história colonial da Amazônia, assim como ouvir importantes contribuições dos colegas sobre a minha pesquisa. Também aos integrantes do Laboratório e Grupo de Pesquisa Interpretação do Tempo: ensino, memória, narrativa e política (iTempo), em especial aos amigos Geovanni Cabral e Erinaldo Cavalcanti pelas discussões, debates e leituras atentas sobre vários aspectos das experiências históricas.

Agradeço também aos funcionários do Arquivo Público do Pará pelo dedicado atendimento no tempo em que passei pesquisando naquele arquivo. Da mesma forma agradecer aos funcionários do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, que mesmo virtualmente foram prestativos e esclarecedores no meu atendimento.

Agradecer imensamente a minha rede de apoio em Belém, quando da estadia de dois anos para cursar as disciplinas obrigatórias do Programa. Estávamos nós, eu, Renildo e as crianças, de novo “de mala e cuia” arrumada para mais uma jornada. Sair de Marabá e nos reinstalar em Belém sem maiores intempéries só foi possível graças ao apoio incondicional da minha família. Minha mãe, meu pai, meu irmão e minhas irmãs foram meu alicerce, como de costume. Particularmente à minhas irmãs, Ellen e Suely, meus sobrinhos Paulo e Maysa e minha cunhada Daiane, agradeço pelo apoio que me deram ao cuidarem do meu pequeno Arthur e do Kaio, enquanto eu me organizava para assistir as aulas. Não foram tempos fáceis, nesse ínterim perdemos nosso pai, tivemos que reorganizar a vida da nossa mãe e assumir mais ainda os cuidados com ela.

Após creditar as disciplinas, retornamos para Marabá. Novos desafios, novos ajustes e a disposição de sempre. Nesse retorno, em meio a pandemia de Covid-19 e a necessidade de isolamento, devo a minha filha Kayla a parceria necessária para continuar desenvolvendo o estudo, em meio ao desafio de cuidar de duas crianças isoladas em casa e a tensão constante do medo de perder amigos ou familiares para a doença. Gratidão, filha, por não me deixar enlouquecer.

Por fim, e não menos importante, agradeço à Prefeitura Municipal de Marabá pela Licença Aperfeiçoamento concedida e aos meus colegas de trabalho da Secretaria Municipal de Educação de Marabá, em especial aos colegas da Diretoria Geral de Ensino, onde sempre encontrei o apoio necessário para chegar ao final desse percurso, em meio às responsabilidades de atender as demandas do processo de ensino e aprendizagem dos estudantes de 6º ao 9º ano da Rede.

Gratidão!

Gente, natureza e colonização: fabricação e comércio de madeiras na capitania do Grão-Pará (1755-1808)

Resumo

O potencial da vasta cobertura florestal do Estado do Grão-Pará e Maranhão, região que abarca a maior parte do território da atual Amazônia brasileira, gerou interesse desde cedo ao colonizador europeu. A partir de meados do século XVIII a documentação do período registra uma intensa atividade de produção de madeiras na capitania do Grão-Pará, produzidas em fábricas instaladas nas proximidades dos rios Moju, Acará, Igarapé-Miri, Abaetetuba, Barcarena, vila do Conde, Maguari e Caraparú. Em diálogo com a historiografia e tendo como base fontes manuscritas e impressas, esse estudo busca analisar a intensa fabricação de madeiras na capitania e sua intrínseca participação no processo de colonização ao longo da segunda metade do século XVIII e início do XIX. Argumentamos que a atividade madeireira favoreceu o processo de colonização na capitania do Grão-Pará, sendo evidente a sua utilização no abastecimento dos Arsenais Reais da Marinha e do Exército na Corte, bem como esteve presente nos diversos aspectos da vida dos moradores como na construção de casas, móveis e embarcações, principal meio de circulação de pessoas e mercadorias naquele período.

Palavras-chave: fabricação de madeiras; comércio de madeiras; colonização da Amazônia; urbanização; século XVIII.

Abstract

The potential of the vast forest cover in the states of Grão-Pará and Maranhão, a region that covers most of the territory of the current Brazilian Amazon, generated early interest for the European colonizer. From the mid-18th century onwards, documentation from the period records intense wood production activity in the captaincy of Grão-Pará, produced in factories located near the rivers Moju, Acará, Igarapé-Miri, Abaetetuba, Barcarena, Vila do Conde, Maguari and Caraparú. In dialogue with historiography and based on handwritten and printed sources, this study seeks to analyze the intense manufacturing of wood in the captaincy and its intrinsic participation in the colonization process throughout the second half of the 18th and early 19th centuries. We argue that logging activity favored the colonization process in the captaincy of Grão-Pará, with its use being evident in supplying the Royal Arsenals of the Navy and Army in the Court, as well as being present in different aspects of the residents' lives, such as in the construction of houses, furniture and vessels, the main means of movement of people and goods in that period.

Key-words: wood manufacturing; wood trade; colonization of the Amazon; urbanization; XVIII century.

Lista de quadros

Quadro 1: Relação dos nomes de todas as madeiras próprias para a construção de embarcações, para móveis de casa e para outros diferentes destinos, que até o presente se tem descoberto e com melhor préstimo se reconhecem no Estado do Grão-Pará	45
Quadro 2: madeiras de construção registradas por Antônio Landi	51
Quadro 3: Madeiras que servem para casa e obras de marcenaria	54
Quadro 4: Memória sobre as madeiras mais usuais de que costumam fazer canoas, tanto os índios como os mazombos do Estado do Grão-Pará	55
Quadro 5: Madeiras exportadas do Pará para Portugal 1750-1755	111
Quadro 6: Comparativo de quantidade de madeiras exportadas do Pará para Portugal (1756-1777)	119
Quadro 7: Exportação anual de peças de madeiras de construção do Pará para Lisboa 1756-1777	122
Quadro 8: Relação das oficinas e respectivos número de operários que trabalhavam no Arsenal Real do Exército em Lisboa, no ano de 1803	158
Quadro 9: Embarcações que possuía a Marinha do Serviço Real na Capitania do Grão-Pará (1779)	179

Lista de gráficos

Gráfico 1: Quantidade de madeira de construção exportada anualmente (1756-1777)	124
Gráfico 2: Madeiras de construção exportadas do Pará para Portugal (1756-1777)	126
Gráfico 3: Qualidade das madeiras exportadas pela Companhia de Comércio (1756-1777)	128
Gráfico 4: Qualidade das madeiras exportadas pelos particulares (1756-1777)	129
Gráfico 5: Madeiras de construção exportadas do Pará para Portugal (1778 -1807) ...	136

Lista de tabelas

Tabela 1: Número de embarcações que anualmente fizeram a exportação de produtos do porto de Belém entre os anos de 1730-1755	108
Tabela 2: Número de viagens com carregamento de madeiras (1778-1807)	131
Tabela 3: População total da cidade do Pará (1756-1785)	195

Lista de mapas

Mapa 1: Locais onde funcionaram Fábricas Reais de madeiras	67
--	----

Mapa 2: Locais de onde vinham os trabalhadores indígenas	92
--	----

Lista de imagens

Imagem 1: Uso do fogo na escavação de tronco de árvore para a construção de canoas monóxilas por nativos americanos	30
Imagem 2: tabela 1º	32
Imagem 3: Construção das canoas ao modo dos índios	33
Imagem 4: Localização das estruturas do Arsenal Real do Exército na malha urbana atual	155
Imagem 5: Visual gráfico do Arsenal do Exército em Lisboa	156
Imagem 6: Planta Geométrica da Cidade de Belém do Grão-Pará (1753)	168
Imagem 7: Plano Geral da Cidade do Pará em 1791	178
Imagem 8: Belém no final do século XVII	186
Imagem 9: Belém no final do século XVIII	186
Imagem 10: Carta da Bahia de Macapá no ano de 1800	200
Imagem 11: Mapa de todos os habitantes e fogos que existem na Freguesia de São José do Macapá no ano de 1773	206
Imagem 12: mapa de todos os habitantes e fogos que existem na Freguesia de Nossa Senhora de Mazagão no ano de 1773	214
Imagem 13: Mapa de todos os habitantes e fogos que existem na Freguesia de Nossa Senhora da Madre de Deus no ano de 1773	215
Imagem 14 - Mapa dos casaes da vila Vistosa Madre de Deus no ano de 1772	216

Abreviaturas

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

APEP – Arquivo Público do Estado do Pará

CGGPM – Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão

IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas

Sumário

Agradecimentos	VI
Resumo / Abstract	VIII
Lista de quadros	IX
Lista de gráficos	IX
Lista de tabelas	IX
Lista de mapas	IX
Lista de imagens	X
Abreviaturas	X
Introdução	13
Capítulo 1 Da grande quantidade e excelente variedade: a madeira paraense e as demandas da colonização	25
1.1 A madeira no cotidiano antes da chegada do colonizador.....	27
1.2 O avanço da colonização e o interesse estrangeiro pelo conhecimento acerca da madeira	35
1.3 Descrições das madeiras da Amazônia na segunda metade do século XVIII.....	50
Capítulo 2 Como mostra a experiência: as Fábricas Reais de madeiras e a colonização	64
2.1 As Fábricas Reais de madeiras	66
2.2 O mundo do trabalho nas Fábricas Reais de madeiras	81
2.2.1 Os cativos de origem africana	84
2.2.2 Os nativos americanos.....	91
Capítulo 3 Desse tão valioso produto: a carreira da madeira do Pará	102
3.1 A rota comercial do Pará para Lisboa até o estabelecimento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão	106
3.2 A carreira da madeira do Pará na vigência do monopólio concedido à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão	116
3.3 A carreira da madeira do Pará após o estanco da Companhia de Comércio	129

Capítulo 4 O tridente de netuno é o ceptro do mundo: a construção naval no Reino e nas capitanias do norte	141
4.1 A Reforma Naval portuguesa no contexto das modificações sofridas pelo Império Português de meados do século XVIII	142
4.2 Os Arsenais Reais de Marinha e do Exército no Reino	153
4.3 A marinha interior: o Arsenal Real do Pará e a construção naval no Estado	163
Capítulo 5 Urbanização e povoamento da cidade de Belém e vilas do interior da capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII	181
5.1 A urbanização de Belém na segunda metade do século XVIII	183
5.2 A barreira deste Estado: vilas e lugares na capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII	198
Considerações finais	221
Fontes	227
Bibliografia	291
Apêndice	300

Introdução

Grosso modo, podemos dizer que ainda não se conformou uma “*historiografia da madeira*” no Brasil, da forma como podemos visualizar na produção historiográfica acerca das drogas do sertão, da cana de açúcar, do café, do ouro, da borracha, do cacau. A necessidade de atenção à essa economia madeireira, todavia, parece ter sido percebida há tempos por Gilberto Freyre, segundo ele,

O que Portugal tirou de madeira do Nordeste do Brasil [...] para levantar ou reparar seus conventos, suas igrejas, seus palácios, toda a sua arquitetura voluptuosa, para construir seus barcos e seus navios, forma um capítulo da exploração econômica do Brasil pela Metrópole, na sua fase já parasitária, que um dia precisa ser escrito com vagar e minúcia.¹

O historiador paraense Ernesto Cruz é outro pesquisador que chama atenção, ainda em meados do século XX, para a necessidade de estudos sobre as madeiras. De acordo com trabalho publicado na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 1957, sobre a importância do acervo documental contido no Arquivo Público do Pará nos estudos acerca da relação comercial daquele Estado com Portugal nos séculos XVIII e XIX, o autor registra uma gama de documentos que revelam “a importância e o vulto das exportações [da madeira], no ciclo colonial”.² Também José Roberto do Amaral Lapa em seu clássico livro *Economia Colonial* pontua que “ainda esperam estudos atentos produtos tropicais como a madeira”.³

Ainda que percebida muito cedo, somente a partir da última década do século XX se começou a desenvolver um movimento historiográfico no sentido de construir uma “*história da floresta*” no Brasil. Quem inaugurou essa vertente foi o norte americano Warren Dean, com seu “*A Ferro e Fogo*”, em 1995.⁴ Cinco anos depois, o também norte americano Shaw Miller veio fazer coro na discussão, com a publicação do resultado de suas investigações no livro *Fruitless Trees*⁵, ainda sem tradução para o português.

¹ FREYRE, Gilberto. **Aspectos da Influência da Cana sobre a Vida e a Paisagem do Nordeste do Brasil**. 1ª. edição digital. Global editora. São Paulo, 2013, p. 80. Disponível em [Nordeste \(wordpress.com\)](http://www.nordeste.wordpress.com)

² CRUZ, Ernesto. A exportação da madeira do Pará para Portugal, no século XVIII. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Volume 234, jan./mar. 1957. Departamento de Imprensa Nacional Rio de Janeiro, p. 39.

³ LAPA, José Roberto do Amaral. **Economia colonial**. São Paulo: Perspectiva, 1973, p. 299.

⁴ DEAN, W. **A ferro e fogo: a história e a destruição da Mata Atlântica brasileira**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. Título original: *With broadax and firebrand*.

⁵ MILLER, Shawn. Willian. **Fruitless Trees: Portuguese conservation and Brazil’s colonial timber**. Stanford: Stanford University Press, 2000.

Dean e Miller analisaram os processos político-econômicos que envolveram a apropriação e utilização dos recursos ambientais da Mata Atlântica. Tais trabalhos se constituíram em um trabalho de folego em sistematizar a ideia de irresponsabilidade e imprevidência da colonização portuguesa na América, cristalizada a bastante tempo na historiografia.⁶

Ambos os trabalhos, tecem seu enredo sob o prisma da noção de devastação a qual as ações colonizadoras levaram a Mata Atlântica. O que difere as duas abordagens é que, para Dean, o que teria desestruturado os planos da Coroa em se apropriar com mais eficiência dos recursos da Mata e conseqüentemente acumular riqueza na metrópole teria sido as relações comerciais nitidamente assimétricas de Portugal com a Inglaterra e os “desejos imediatos e predatórios dos colonos neo-europeus”.⁷ Na análise de Dean, o jogo de poder entre o reino e os colonos, no qual os segundos obtinham significativa vantagem, imprimiu, assim, uma resistência às demandas imperialistas lusas.

Miller, por sua vez, concentrando seu recorte de abordagem no aproveitamento da madeira, formula sua análise concentrando o olhar na legislação florestal lusa e conclui que o exacerbado teor coercitivo e monopolista dessa legislação teria atuado em sentido contrário, qual seja, o incentivo a simples queima das matas pelos colonos. Ou seja, ainda que a devastação tenha vindo, em grande medida, pela ação do colono, para Miller, a administração portuguesa é que não teria legislado devidamente para aproveitar os recursos naturais da Mata.

Essas obras influenciaram decisivamente os padrões das discussões acerca do estudo da Mata Atlântica colonial no Brasil e a apropriação de suas madeiras.⁸ Em 2005, Carlos Ferreira de Abreu Castro, em sua tese de doutoramento pela Universidade de Brasília, dialoga com os estudos de Warren Dean e Shaw Miller, entretanto, relativiza o que ele chama de “herança predatória” que as sociedades atuais teriam supostamente herdado do passado colonial, no que se refere à devastação de suas matas. Argumenta o

⁶ A arqueologia desse conhecimento frequentemente nos remete a nomes como Caio Prado Júnior e Sérgio Buarque de Holanda como representantes dessa tese. No entanto, como bem enfatizou Diogo de Carvalho Cabral, essa noção só foi sistematizada como modelo explicativo na obra pioneira de Dean.

⁷ DEAN, Warren. Op. Cit. p. 99

⁸ Ver, por exemplo CASTRO, Carlos F. de Abreu. **Gestão florestal no Brasil colônia**. Brasília: Centro de Desenvolvimento Sustentável/UNB, 2002 (Tese de doutorado); CABRAL, Diogo de Carvalho. “Produtores rurais e indústria madeireira no Rio de Janeiro do final do século XVIII”. **Ciência Hoje**, vol. 2012, nº 36, 2005; CABRAL, Diogo de Carvalho e 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-BrazilianReview**. Volume 44, n. 02, 2007; Notas para uma História da exploração madeireira na Mata Atlântica do Sul e Sudeste. **Ambiente & Sociedade**, vol. 11, nº 1 (2008) Campinas, pp. 33-48.

autor que “devemos tomar consciência que a destruição das florestas brasileiras não é obra de 500 anos, mas principalmente dos últimos 50 anos”.⁹

Na perspectiva da história ambiental, Diogo de Carvalho Cabral faz interessante estudo sobre o desempenho brasileiro na economia madeireira colonial, partindo das interações entre humanos e florestas costeiras. Utilizando como metodologia a comparação com a experiência madeireira na América colonizada pelos ingleses, o estudo de Cabral conclui que a economia da madeira desenvolvida pela América inglesa foi mais profícua que a desempenhada pela luso-brasileira.¹⁰

Ainda que o estudo de Cabral não tenha se estendido para o Estado do Grão-Pará e Maranhão, o geógrafo reconhece a importância do setor madeireiro da região, chamando atenção para a necessidade de se debruçar mais detalhadamente sobre os seus dados. Segundo ele, “...o Pará, região mais setentrional da América Portuguesa – e portanto, mais próxima de Lisboa – desenvolveu um setor madeireiro proporcionalmente mais importante do que as regiões mais ao sul”.¹¹ Nos informa Cabral que,

Dados fornecidos pelo naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira indicam que, em 1783, por exemplo, a fatia madeireira no total das exportações paraenses foi de 1,7 por cento, ou seja, uma proporção mais de cinco vezes maior do que aquela relativa à economia colonial como um todo, entre 1796 e 1807 [...] Entre 1784 e 1795, o Arsenal do Exército e o Arsenal Naval de Lisboa receberam uma média anual de 4:415\$000 em madeira paraense. Sendo assim, suspeitamos que, caso tivéssemos o valor da exportação total, ele nos mostraria que a participação do setor madeireiro paraense chegou ao patamar das colônias do sul da América britânica pré-revolucionária (4,7 por cento).¹²

No trabalho aqui desenvolvido proponho lançar luz sobre a dinâmica da atividade madeireira paraense, ainda muito pouco visitada pela historiografia. Uma perspectiva que ajuda a compreender essa “ausência”, pode ser entendida na centralidade das discussões acerca da história da América portuguesa, na experiência do Estado do Brasil e sua bem

⁹ CASTRO, Carlos F. de Abreu. **Gestão florestal no Brasil colônia**. Brasília: Centro de Desenvolvimento Sustentável/UNB, 2002 (Tese de doutorado). p. 186.

¹⁰ CABRAL, Diogo de Carvalho. **O “bosque de madeiras” e outras histórias: a Mata Atlântica no Brasil colonial (séculos XVIII e XIX)**. Rio de Janeiro: Programa de pós-graduação em Geografia/UFRJ, 2012 (tese de doutorado). Outros trabalhos do autor também contribuem para a discussão, tais como: CABRAL, Diogo de Carvalho. “Produtores rurais e indústria madeireira no Rio de Janeiro do final do século XVIII”. **Ciência Hoje**, vol. 2012, n° 36, 2005; Idem. “Notas para uma História da exploração madeireira na Mata Atlântica do Sul e Sudeste”. **Ambiente & Sociedade**, vol. 11, n° 1 (2008) Campinas, pp. 33-48. CABRAL, Diogo de Carvalho e 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-BrazilianReview**. Volume 44, n. 02, 2007.

¹¹ Idem. Ibidem. p. 161

¹² Idem. Ibidem.

sucedida investida na produção da cana de açúcar, bem como, mais tarde na descoberta do ouro nas Minas Gerais e na produção do café.

No bojo dessa perspectiva, também foi comum, durante muito tempo, caracterizar a Amazônia como uma região “periférica” nos planos do colonizador europeu, o lugar do extrativismo, da agricultura inexpressiva e das intempéries que envolveram as disputas pela mão de obra indígena.¹³ Ainda que se reconheça a importância histórica dessa produção, é notório que aspectos importantes da experiência colonial portuguesa na possessão norte da Conquista acabaram ficando de fora dos principais textos produzidos nesse período.

Outra constatação, que deriva da mesma perspectiva de análise centro/periferia, também acompanhou os estudos sobre a produtividade, apresentando-a como “ciclos” (das drogas do sertão, da cana, do café, do ouro, etc.). Tal viés de abordagem, considerou as demais atividades como “periféricas”, que se desenvolviam à margem da atividade central, muitas vezes dando algum suporte para a mesma, porém, de menos expressividade. Nesse panorama, a madeira, mesmo que presente marcadamente no processo de colonização, acabou ficando de fora ou passou somente tangenciando as abordagens historiográficas.

Atualmente, importantes historiadores¹⁴ tem trabalhado em apresentar outras perspectivas acerca da dinâmica imperial portuguesa e sua experiência na Conquista americana. Aspecto importante dessa discussão é o caráter *pluricontinental* da monarquia lusa, que “é entendida como o produto resultante de uma série de mediações empreendidas por diversos grupos espalhados no interior do império”.¹⁵ Trazendo para o centro de debate a ação dos sujeitos e/ou grupos que formavam as múltiplas teias que formavam o corpo da dinâmica imperial lusa em suas Conquistas, esse novo olhar possibilitou que outros aspectos, políticos, econômicos e socioculturais do processo de colonização lusa na América viessem à tona.

Na historiografia que versa sobre a economia colonial na Amazônia, o aspecto preponderantemente extrativista da Amazônia vem sendo ressignificado, salientando um

¹³ Perspectiva que pode ser observada em textos como: PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 35ª edição. São Paulo, Brasiliense, 1987; SCHUARTZ, Stuart. “O Brasil Colonial 1580-1750: As grandes lavouras e as periferias”. In. BETHELL, Leslie (org.). **História da América Latina**. São Paulo/Brasília: EDUSP/Fundação Alexandre Gusmão, vol. II, pp.339-421, 1998.

¹⁴ Por exemplo: Antônio Manuel Hespanha, João Fragoso, João José Reis, Maria de Fátima Gouvêa, Maria Fernanda Bicalho, Ronaldo Vainfas, Hebe Matos, entre outros.

¹⁵ FRAGOSO, João e GOUVÊA, M. F. (orgs.) **Na trama das redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 17.

cenário agrícola sistematizado, que teria mediado a organização daquela sociedade. Esse viés analítico veio à tona principalmente através da reflexão de historiadores como Dauril Alden, em seu estudo acerca da economia do cacau no Vale do Amazonas, onde considera ser um exagero caracterizar a economia do Vale como exclusivamente extrativa, já que o cultivo ocupava terras, braços e capitais em volume nada desprezível e, principalmente, organizava uma parcela da sociedade colonial em torno de si.¹⁶

Outros historiadores, em concordância com o viés interpretativo de Alden, têm apresentado importantes reflexões acerca do tema. José Ubiratan Rosário, por exemplo, refuta a tese de exclusividade extrativista na Amazônia e apresenta uma economia agrícola, baseada no cultivo do cacau, desde a primeira metade do século XVIII.¹⁷ Rafael Chambouleyron, também, é outro autor que tem se debruçado proficuamente sobre o tema, apresentando importantes estudos sobre o desempenho da agricultura e suas implicações no Estado do Maranhão do século XVII e primeira metade do século XVIII.¹⁸

Me posiciono nesse debate inserindo um outro elemento de estudo, a fabricação e comércio das madeiras na capitania do Grão-Pará. Num primeiro olhar, pode parecer que esse caminho interpretativo seria uma “volta a égide extrativista da Amazônia”, todavia, já chamo atenção do leitor para um aspecto importante da atividade madeireira, qual me parece ter passado despercebido aos atentos olhares que se debruçaram sobre o tema da colonização da Amazônia até aqui. Esse aspecto foi a *fabricação* das madeiras, termo que adotei como objeto de pesquisa a partir da própria documentação produzida no período estudado.

É certo que, na época, não existia uma definição clara em Portugal entre fábrica e manufatura, até mesmo porque a maquinofatura, característica essencial do conceito atual de fábrica, só se propagou mais tarde. Na definição de Antonio Moraes Filho (1789), *fábrica* era a “*casa onde se trabalha e fabrica v. g. panos, chapéus, sedas e outras manufaturas*” e manufatura como “*fábrica e oficina de artefatos v. g. de lanifícios, de*

¹⁶ ALDEN, Dauril. **O significado da produção de cacau na região amazônica no período colonial**. Um ensaio de história econômica comparada. Belém. UFPA/NAEA. 1974

¹⁷ ROSÁRIO, José Ubiratan. **Amazônia, processo civilizatório**. Apogeu do Grão-Pará. Belém, editora da UFPA, 1986.

¹⁸ CHAMBOULEYRON, Rafael. “Como se hace em Indias de Castilla. El cacao entre la Amazonia portuguesa y las Indias de Castilla (siglos XVII y XVIII)”. **Revista Complutense de Historia de América**, v.40, p. 23-43, 2014; Idem. **Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)**. Editora Açai/Programa de Pós-graduação de História Social da Amazônia (UFPA)/Centro de Memória da Amazônia, 2010; Idem. **Plantações, sesmarias e vilas. Uma reflexão sobre a ocupação da Amazônia seiscentista**.

sedas, chapéus, panos”, acrescentando que manufatura também significa “*a obra feita nelas, e neste sentido é mais usual*”.

Os sujeitos da burocracia colonial no Pará parecem ter, naquele momento, um entendimento mais generalizante do que seria *fábrica*. Vejamos, por exemplo, o que diz o mestre da ribeira de Moju, Teodósio Lopes, sobre o estabelecimento da ribeira. Relata o mestre carpinteiro que foram “*estabelecidas duas fábricas [...] com todos os preparos necessários para o seu funcionamento como casas, gados para o transporte das madeiras, estradas, pontes e trabalhadores para a manufatura e embarque e desembarque das madeiras*”.¹⁹

O entendimento de *fábrica*, seria então, tudo aquilo que envolvia o processo de fabricação das peças de madeira, bem como, as casas, o gado, as pontes. Além disso, parece que o mestre segue a mesma definição de Moraes, qual seja, que na *fábrica se “fabrica [...]manufatura”*. Essa imprecisão entre *fábrica* e *manufatura* também fica evidente quando o governador, João Pereira Caldas, relata ao então Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, que a madeira fabricada era “*escolhida e lavrada no centro dos matos, por pretos e índios que trabalhavam nesse serviço*”.²⁰

Assim, o termo *fábrica* foi utilizado para se referir aquela produção de madeira fabricada a partir dos contratos para fabricação de madeiras encomendadas pela Coroa portuguesa. O contrato continha a quantidade, dimensões e valores das peças de madeiras que deveriam ser fabricadas, além do tempo destinado para a produção, bem como as responsabilidades tanto do Estado, quanto do arrematante, no processo que envolvia desde a coleta das árvores nas matas até o embarque e transporte das peças fabricadas nos navios e transportadas para o Reino.

As demais produções de madeiras aparecem dispersas entre os registros coloniais, as vezes como manufaturas, por exemplo, nos registros das produções de vilas e lugares, as vezes como atividade extrativista ou coleta. Neste trabalho, seguindo os registros da

¹⁹ CARTA do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e do Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o rei, D. João V, sobre as despesas da fábrica de madeiras para navios administrada pelo mestre da Ribeira, Teodósio Lopes, datada de 02 de novembro de 1737. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 20, documento 1905.

²⁰ 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 as remessas de madeiras próprias para a construção de navios que costumam partir do porto do Pará, com destino ao Arsenal Real da Marinha, em Lisboa e informando acerca do processo de escolha das madeiras, os tipos, os locais onde se encontram e o uso de índios e escravos negros nos trabalhos de recolha, datado de 08 de agosto de 1776. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 75, documento 6334.

documentação da época, utilizo o termo *fábrica* para me referir aos cortes estabelecidos para a fabricação da madeira encomendada pela Coroa e fabricada pelos arrematantes dos contratos de fabricação das madeiras. Outrossim, utilizarei “*fabricação de madeiras*” para todo processo que envolve algum tipo de beneficiamento da árvore com objetivo de transformação de sua matéria prima em madeira.

A consulta da documentação referente à exportação do Pará, principalmente mapas, listas e relações de cargas dos navios que saiam do porto de Belém, nos mostrou que a produção menos especializada – ou seja, madeiras em toros – eram comercializadas por particulares, enquanto que a produção de paus beneficiados para construção de navios, era fabricada pelos empreiteiros que arrematavam o contrato de fabricação das madeiras, nos cortes ou fábricas reais.

A fabricação de peças de madeira nas Fábricas Reais serviu principalmente para abastecimento da indústria naval portuguesa. Assim, o objetivo desse estudo não é tratar das características eminentemente extrativistas da atividade madeireira no Pará, mas sim, analisar os meandros da fabricação dessas madeiras, ou seja, além do processo de extração das árvores, também a sua transformação em taboados, curvas, quilhas, sobrequilhas, cadastes, apostunas, vãos, braços, cavernas, curvas, cintas, pranchas, eixos, buçarda, dormente, trincanizes, enchimentos, coraes de popa, capelo, lata, meia lata, talão de roda, entre outras peças prontas de madeiras, utilizadas para o comércio do produto naquele período.

Tendo como cenário o processo de colonização da capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII, procuro desenvolver neste estudo um trabalho de abordagem voltado para uma história social da madeira, mergulhando no emaranhado das experiências daqueles que se envolveram com o aproveitamento do produto, conformando um processo ímpar de colonização/ocupação do território na região.

Para percorrer esse percurso, lançarei mão do conceito de “*experiência*”, desenvolvido pelo historiador E.P. Thompson, em seu conhecido estudo sobre a classe operária inglesa do século XIX. Para este autor, o conceito de experiência serviria como um modelo unificador das ações dos trabalhadores. Em *A Miséria da Teoria*, Thompson apresenta o conceito de experiência histórica e cultural, como modelos catalisadores de ação social. Ainda que o foco deste trabalho não seja uma “*classe*”, nos termos defendidos pelo historiador inglês, o conceito de “*experiência*” nos será fundamental para apreendermos a ação dos sujeitos mediante suas demandas em relação à madeira.

Para alcançar essas “*experiências*”, buscarei fazer um “*(re)corte sociológico*”, nos termos de Diogo Cabral, qual seria abordar a complexidade do sistema econômico da madeira, “a partir dos atores e das redes de solidariedade social, muitas delas baseadas em relações que se situam “fora” da esfera econômica, como as parentais, políticas etc.”.²¹

Nesta perspectiva, a concepção polanyiana²² sobre o mercado nos ajuda a compreender a dinâmica que envolveu o comércio de madeiras no Grão-Pará do século XVIII. A concepção denominada substantivista²³ do autor define a economia como resultante da interação entre os seres humanos e o meio natural e social no qual estão inseridos.

Neste sentido, foi possível contextualizar o cenário da fabricação de madeiras na capitania do Grão-Pará, que se caracterizava, por exemplo, pela estipulação do valor a ser pago pelas peças que consideravam apenas o trabalho empregado na fabricação, posto que a legislação do período resguardava as árvores mais propícias a construções para a Coroa; os interesses envolvidos na arrematação do contrato para a fabricação das madeiras que perpassavam, por exemplo, pelo prestígio que a associação ao Estado proporcionava, ou ainda, a maior facilidade em acessar mão de obra, tanto dos nativos da terra, quanto dos trabalhadores escravizados de origem africana.

Cabe ainda ressaltar as particularidades da atividade madeireira no Estado do Grão-Pará e Maranhão em relação àquela desenvolvida no Estado do Brasil. O primeiro aspecto a destacar tem a ver com as próprias características da extensão territorial da cobertura florestal dos estados. O Estado do Grão-Pará e Maranhão compreende boa parte do que hoje é a Amazônia brasileira, no momento da chegada do europeu possuía aproximadamente 4 milhões de quilômetros quadrados, enquanto o Estado do Brasil era coberto pela extensão de cerca de 1,3 milhões de quilômetros quadrados, como nos informa José Augusto Pádua.²⁴

O segundo aspecto é referente a dinâmica temporal da colonização portuguesa na América, onde o avanço do colonizador sobre a floresta se intensificou bem antes no Estado do Brasil, pelo menos desde meados do século XVI, enquanto no Estado do Grão-

²¹ CABRAL, Diogo Carvalho. Substantivismo econômico e história florestal da América portuguesa. **Varia História**, Belo Horizonte, vol. 24, nº 39: pp. 113-133, jan/jul 2008, p. 117.

²² Karl Polanyi. **A grande transformação**: a origem da nossa época. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

²³ Diogo de Carvalho Cabral faz importante contribuição para a historiografia florestal a partir do viés teórico econômico-substantivista em “Substantivismo econômico e história florestal da América portuguesa”. **Varia História**. Belo Horizonte, vol. 24, nº 39. p. 113-133, jan/jun 2008.

²⁴ PÁDUA, José Augusto. A Mata Atlântica e a Floresta Amazônica na construção do território brasileiro: estabelecendo um marco de análise. **Revista de História Regional** 20(2): 232-251, 2015. Disponível em: <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr>

Pará e Maranhão, a ocupação do colonizador europeu na região vai ficar mais evidente somente a partir do século seguinte. Isso é importante para diferenciarmos a presença de uma forte concorrência que a administração portuguesa enfrentou de uma bem estabelecida atuação de madeireiros particulares na extração e comercialização de madeiras no Estado do Brasil,²⁵ ao longo da segunda metade do século XVIII, enquanto o mesmo não se verificou no Pará.

O terceiro aspecto é referente às atividades econômicas desenvolvidas em cada Estado. Em boa parte do Estado do Brasil prevaleciam as grandes fazendas monocultoras para exportação, onde funcionavam as fornalhas, definidas por Antonil como “bocas verdadeiramente tragadoras de mato”.²⁶ Em que pese a demasia da comparação, é certo que o funcionamento dos engenhos de fabricação de açúcar para exportação era um potencial consumidor de madeira em formato de lenha, além de várias outras peças fabricadas em madeira como a moenda, a casa do engenho, casa das fornalhas, casa de purgar, eixos, carros de boi etc.²⁷

A economia colonial da região do Estado do Grão-Pará, por sua vez, tinha como característica marcante a diversidade de atividades desenvolvidas, sendo a principal a que envolvia a coleta das drogas do sertão, aliada ao cultivo de outros produtos como cacau, arroz, feijão, café, cana de açúcar, tabaco, entre outros, também desenvolvendo atividades criatórias de gado bovino e cavalariço, manufatura de produtos como manteiga de tartaruga e a intensa fabricação de madeiras, objeto de estudo dessa pesquisa. Evidentemente que todas essas atividades também envolviam a utilização de madeiras, quer fosse para a produção ou para escoamento dos produtos, posto que as embarcações fabricadas de madeiras era o meio por onde circulavam pessoas e mercadorias na região, entretanto, não se evidenciou através da documentação consultada que essa utilização representasse uma forte concorrente para o Estado na fabricação de madeiras para exportação.

Importante esclarecer que meu objetivo não é de fazer um estudo comparativo entre as duas experiências com madeira na América portuguesa, o que pretendo chamar atenção é para o cuidado de não importar modelos de análise mera e simplesmente tentando “encaixar” a experiência de colonização do Estado do Brasil para a Amazônia.

²⁵ Sobre a presença de particulares na atividade madeireira no Estado do Brasil ver: CABRAL, Diogo de Carvalho e 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-BrazilianReview*. Volume 44, n. 02, 2007.

²⁶ ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. 1982.

²⁷ *Ibidem*. pp. 113 e 114.

Observados esses três aspectos podemos considerar que, diferente da experiência com a atividade madeireira no Estado do Brasil, a atividade madeireira no Estado do Grão-Pará e Maranhão não enfrentou uma concorrência tão acentuada com os interesses que envolviam o desenvolvimento das outras atividades, deixando margem para que se desenvolvesse ali um intenso fluxo de exportação de madeiras para o Reino, além de ser um recurso presente em diversos aspectos da vida cotidiana dos colonos.

A tese está dividida em cinco capítulos. O primeiro **“Da grande quantidade e excelente variedade: a madeira paraense e as demandas da colonização”** demonstra como a transformação das árvores em madeira para diversos fins, já era uma característica presente no cotidiano das populações que habitavam a região, que mais tarde ficaria conhecida como Amazônia, desde antes da colonização europeia, e como esse hábito foi importante para o interesse do colonizador em conhecer e utilizar as madeiras locais para seu benefício, tanto no Reino, quanto na capitania. O capítulo é dividido em três tópicos, a saber: 1.1 “A madeira no cotidiano antes da chegada do colonizador”, que versa sobre os principais usos da madeira pelas populações nativas que habitavam a região antes da chegada do colonizador europeu e as evidentes influências que uns e outros provocaram nesse hábito a partir do contato. 1.2 “O avanço da colonização e o interesse estrangeiro pelo conhecimento acerca da madeira”, que tem como objetivo analisar o cenário no qual a experiência de uso das madeiras pelos nativos e pelos colonos foi acionada para potencializar os estudos sobre as diferentes espécies de madeiras da capitania. 1.3 “Descrições das madeiras da Amazônia na segunda metade do século XVIII”, onde analiso as descrições de madeiras que fizeram o padre jesuíta João Daniel, o arquiteto italiano Antônio Landi e o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira.

No segundo capítulo denominado **“Como mostra a experiência: as Fábricas Reais de madeiras e a colonização”**, o objetivo será demonstrar a dinâmica de funcionamento dessas unidades de produção, apresentando os trabalhadores nativos e os escravizados de origem africana como agentes influenciadores das ações colocadas em prática pela administração, claramente interessada em potencializar a fabricação de madeiras no Estado. O capítulo é constituído por três tópicos. 2.1 “As Fábricas Reais de madeiras”, acionando a dinâmica de produção e os desafios que envolvia produzir as madeiras encomendadas pela Coroa. 2.2 “O mundo do trabalho nas Fábricas Reais de madeiras”, que mergulha no emaranhado das ações e relações entre os trabalhadores, das quais dependia sobremaneira a produtividade das fábricas. Este tópico, por sua vez, se desdobra em dois outros subtópicos 2.2.1 “Os cativos de origem africana”, que em

diálogo principalmente com a historiografia da escravidão negra na Amazônia analisa a participação dos trabalhadores escravizados de origem africana na fabricação de madeiras e 2.2.2 “Os nativos americanos”, que por sua vez, dialoga com a historiografia indigenista no sentido de abordar a presença dos nativos na atividade de coleta e fabricação de madeiras.

No terceiro capítulo **“Desse tão valioso produto: a carreira da madeira do Pará”**, o enfoque é analisar a comercialização de madeiras exportadas para Portugal no bojo da dinâmica de organização do comércio atlântico da região ao longo do século XVIII. Este capítulo se subdivide em três tópicos. 3.1 “A rota comercial do Pará para Lisboa até o estabelecimento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão”, onde se faz uma digressão para melhor compreender o impacto do estabelecimento da empresa monopolista para o cenário comercial da região. 3.2 “A carreira da madeira do Pará na vigência do monopólio concedido à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão”, apresentando os dados da exportação de madeiras no contexto do monopólio comercial da Companhia. 3.3 “A carreira da madeira do Pará após o estanco da Companhia de Comércio”, que traz os dados de exportação de madeiras, analisando de uma perspectiva geral como se comportou esse comércio em todo o período estudado e os diferentes sujeitos envolvidos no processo.

O quarto capítulo **“O tridente de netuno é o ceptro do mundo: a construção naval no Reino e nas capitanias do norte”**, analisa a reforma naval pombalina, voltada para a reestruturação da Marinha Portuguesa e conseqüentemente dos seus Arsenais Reais, pensada dentro de um contexto de Império Ultramarino, mas, também, influenciada e proporcionada em grande medida pelas possibilidades observadas no âmbito da Colônia. No tópico 4.1 “A Reforma Naval portuguesa no contexto das modificações sofridas pelo Império Português de meados do século XVIII”, se analisa a Reforma Naval observada no contexto da política expansionista e de fortalecimento do Estado português ao longo da segunda metade do século XVIII. O tópico 4.2 “Os Arsenais Reais de Marinha e do Exército no Reino”, versa sobre a dinâmica de funcionamento das unidades de produção naval lisboetas, representados pelos Arsenais da Marinha e do Exército com ênfase na intensa circulação de madeiras, pessoas e saberes naqueles locais. O tópico 4.3 “A marinha interior: o Arsenal Real do Pará e a construção naval no Estado” aborda a dinâmica que envolvia a produção naval na capitania do Grão-Pará representada pela instalação do Arsenal Real do Pará, em Belém.

O quinto e último capítulo da tese é voltado para o processo de urbanização da capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII e a presença dos recursos de madeiras nesse processo. Denominado **“Urbanização e povoamento da cidade de Belém e vilas do interior da capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII”**, neste capítulo faz-se uma análise da urbanização da capitania, considerando a sua implícita relação com o contexto das diretrizes do Tratado de Madri e a leitura no território das projeções metropolitanas. Neste sentido, trazemos o capítulo dividido em dois tópicos. No primeiro, 5.1 “A urbanização de Belém na segunda metade do século XVIII” acompanhamos o crescimento espacial do núcleo urbano da cidade de Belém, a sua elevação à capital do Estado, processo que envolveu a construção de várias obras de prédios públicos e moradias, além da dinâmica populacional daquele período. No segundo, 5.2 “A barreira deste Estado: vilas e lugares na capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII”, a ênfase é o cenário de expansão da urbanização para o interior, que envolveu a fundação de povoações em lugares considerados estratégicos para a garantia de posse da região para a Coroa portuguesa, tendo como enfoque a participação ativa dos sujeitos envolvidos no processo e a interpretação que eles faziam do panorama então observado.

Capítulo 1: Da grande quantidade e excelente variedade: a madeira paraense e as demandas da colonização.

A despeito da visão romântica que domina o senso comum, sobre a homogeneidade e a virgindade da floresta Amazônica, as paisagens dessa região são caracterizadas pela diversidade e pela longa convivência com o ser humano. (Lui, G. H. e Molina, S. M. G.)²⁸

Em consonância com LUI & MOLINA, meu objetivo nesse capítulo é demonstrar como a transformação das árvores em madeira para diversos fins, já era uma característica presente no cotidiano das populações que habitavam a região, que mais tarde ficaria conhecida como Amazônia, desde antes da colonização europeia e como esse hábito foi importante para as ações do colonizador em conhecer e utilizar as madeiras locais para seu benefício, tanto no Reino, quanto na capitania.

Por seu turno, não é meu intento fazer uma análise arqueológica, nem etnográfica do uso da madeira pelos habitantes pré-cabralinos, e sim, pontuar alguns aspectos dessa larga convivência com o ambiente local e do conseqüentemente vasto conhecimento que esses sujeitos detinham não só das características das árvores, como também de suas técnicas de aproveitamento e como isso foi impactado com a chegada do invasor estrangeiro, com a introdução de novas ferramentas e técnicas de origem europeia, por exemplo, construindo novas formas de lidar com esse produto.²⁹

À medida que a colonização foi avançando, viajantes, naturalistas e administradores coloniais iam se valendo de informações e experiências adquiridas em contato com os nativos da região e estabelecendo uma classificação para as madeiras conhecidas. Veremos que tal classificação se deu orientada, principalmente, por uma demanda comum do período que era identificar características que pudessem facilitar a seleção para o uso prático desse material.

Utilizei para este estudo os relatos sobre a madeira da Amazônia do padre jesuíta João Daniel, representante da Ordem Inaciana Jesuítica no Estado do Grão-Pará e Maranhão em meados do século XVIII, em meio aos conflitos entre a Ordem Jesuítica e

²⁸ LUI, Gabriel Henrique e MOLINA, Silvia Maria Guerra. Ocupação humana e transformação das paisagens na Amazônia brasileira. *Amazônica* 1 (1): 200-228, 2009, pp. 201-228.

²⁹ Pioneiro nesse tipo de abordagem, Sérgio Buarque de Holanda retratou em sua obra “Caminhos e fronteiras” a constituição de uma nova cultura no Brasil, ressaltando o papel dos indígenas nessa tessitura formativa. Mais recentemente, Manuela Carneiro da Cunha sistematizou em “História dos índios no Brasil”, importantes e inovadoras perspectivas de diversos estudiosos sobre a participação desses sujeitos no processo de conquista e colonização. Esses trabalhos são, sem dúvida, incentivadores das reflexões que uma gama de outros estudos que posteriormente se dedicaram à esta temática ou que, de alguma maneira, estão ligados à ela, inclusive desse que agora aqui vos apresento.

a Coroa, o padre escreveu sua obra *Tesouro Descoberto do Máximo rio Amazonas*; do arquiteto/desenhista italiano Giuseppe Antonio Landi, conhecido no Brasil e em Portugal como José Landi, que participou da equipe responsável pela demarcação dos limites da parte norte da Conquista, firmados no Tratado de Madrid, entre Portugal e Espanha, no ano de 1750. Outra descrição utilizada foi a do naturalista baiano Alexandre Rodrigues Ferreira, que realizou uma extensa viagem percorrendo o interior da Amazônia até o Mato Grosso, entre 1783 e 1792.

Esses autores descreveram parte da flora e fauna local, bem como aspectos dos habitantes da região, seus costumes e modos de vida. No material produzido por eles, guardadas suas particularidades, identificamos uma singularidade no “padrão” de um aparente viés “utilitarista” em suas descrições. Esse padrão também pode ser encontrado na documentação produzida pela burocracia colonial, como listas e relações de madeiras confeccionadas por governadores, por exemplo.

Esse conhecimento construído, em grande medida, nas experiências entre nativos e invasores estrangeiros, transpôs os limites da capitania e atravessou o oceano em direção à Lisboa, principalmente a partir de meados do século XVIII, quando identificamos um aumento de remessas de amostras de madeiras sendo enviadas para serem estudadas na Universidade de Coimbra e também nos Arsenais da Marinha e Exército, para fins de utilização na construção naval.³⁰

Assim, nesse capítulo irei demonstrar, então, como o conhecimento e a experiência que os nativos já possuíam acerca das madeiras da região se juntou às expectativas dos invasores sobre o aproveitamento desse recurso, impulsionando um padrão de classificação e inventariação das madeiras, de acordo com características que indicassem seus potenciais usos. Finalmente, irei cruzar essas informações com dados atuais acerca dessas madeiras, buscando verificar se há uma aproximação entre os dados essencialmente empíricos observados naquele período e o conhecimento que se compilou na atualidade sobre essas madeiras.

³⁰ Em trabalho anterior já havia identificado previamente essa perspectiva de aumento de amostras de madeiras para fins de identificação de suas principais características e possíveis utilizações. Ver: BATISTA, Regina Célia Corrêa. **Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a Vila de Moju (1733-1778)**. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/Pará, 2013.

1.1 A madeira no cotidiano antes do colonizador europeu

Segundo Regina Horta Duarte, ao longo da história, o ser humano manteve relação estreita com o mundo natural, posto que ele vê na natureza uma fonte para suprir suas necessidades³¹. Diversas áreas do conhecimento têm se debruçado sobre aspectos dessa relação. Em comum, tais abordagens analisam a relação entre seres humanos e meio natural ao longo do tempo, em diferentes recortes temporais e espaciais.³²

Sobre os Tupinambás, povos encontrados no norte do Brasil, a partir do século XVII, Domingos Raiol registrou que habitavam a foz do Rio Amazonas, do rio Pará e parte do nordeste do atual Estado do Pará.³³ Região composta por uma grande bacia hidrográfica recortada por rios, furos e igarapés, principais vias de deslocamento de pessoas e mercadorias. Em torno dessas veias hídricas irá se configurar toda uma estrutura, social, comercial e cultural, muito antes dos primeiros europeus chegarem na região³⁴. Os rios se configuravam como parte crucial da vida dessas populações, sendo utilizados como meios circulantes para as mais diversas atividades, como a pesca, caça, para as trocas intertribais, as guerras etc.³⁵ Em meio aos desdobramentos da disputa entre

³¹ DUARTE, Regina Horta. **História & Natureza**. Belo Horizonte: *Autêntica*, 2005.

³² Alguns desses estudos têm trazido à tona hábitos e costumes dos povos que habitavam a América antes da chegada do europeu e ajudado na problematização das ações coloniais nessa região. Estudos arqueológicos e etnohistóricos vêm rediscutindo a presença humana na Amazônia pré-colonial, demonstrando a existência de uma sociedade complexa, hierarquizada e organizada politicamente. Para esse debate, ver: ROOSEVELT, Anna. Determinismo ecológico na interpretação do desenvolvimento social indígena da Amazônia. In. NEVES, Walter A. **Origens, adaptações e diversidade biológica do homem nativo da Amazônia**. Belém/MPEG/CNPq/SCT/PR, 1991; Arqueologia Amazônica. In. CUNHA, Manuela Carneiro da. (ORG). **História dos Índios no Brasil**. São Paulo. Cia das Letras, 1992; PORRO, Antônio. *História indígena do alto e médio Amazonas: séculos XVI a XVIII*. In. CUNHA, Manuela Carneiro da. (ORG). **História dos Índios no Brasil**. Op. Cit; Idem. O povo da Amazônia à chegada dos europeus. In. **O povo das águas: ensaios de etno-história amazônica**. Rio de Janeiro: Vozes, 1996. SCHAAN, D. P. A base ecológica dos cacicados amazônicos. *Revista de Arqueologia*, v. 20, n. 1, p. 117-154, 30 dez. 2007

³³ RAIOL, Domingos Antônio. 1970. p. 271. Apud. GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. **História e Memória da carpintaria Naval Ribeirinha da Amazônia**. VI Simpósio Nacional de História Cultural. Universidade Federal do Piauí – UFPI. Teresina-PI.

³⁴ Segundo Gadelha, retomando estudo de Jaime Cortesão, aspectos naturais como o clima, relevo, hidrografia atuaram como “centros formadores de fronteiras”. De um lado, a Cordilheira Andina foi um dos grandes obstáculos à penetração dos espanhóis na Amazônia, de outro, o relevo e a hidrografia facilitavam a expansão portuguesa pelas bacias amazônica e platina. Em paralelo com o jogo político da época, entre as duas Coroas – a Portuguesa e a Espanhola –, o cenário ambiental foi dialogando com as investidas dos primeiros europeus que percorriam a região e orientou a formação de fronteiras. Índios e depois bandeirantes e sertanistas, portugueses e mestiços subiam e desciam bacias hídricas, percorriam trilhas, abrindo caminho para a colonização. (GADELHA, Maria Regina A. Fonseca. *Conquista e ocupação da Amazônia: a fronteira Norte do Brasil. Amazônia Brasileira*) A aproximação com os habitantes da terra teria sido fundamental para que esses sujeitos conhecessem segredos do território, tornando possível a ocupação. Sobre isso ver: HOLANDA. Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**.

³⁵ FERREIRA, Elias Abner Coelho. **Oficiais canoeiros, remeiros e pilotos Jacumaúbas: mão de obra indígena na Amazônia Colonial Portuguesa (1733-1777)**. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2016, p. 30.

Portugal e Espanha pelas terras do Atlântico, eles perceberam desde cedo a necessidade de conhecer essa vasta malha fluvial para efetivar a colonização. Tal iniciativa se traduziu em diversas expedições que desciam e subiam os principais rios da Amazônia em busca de conhecer as principais rotas e recursos para estabelecer o domínio³⁶.

Segundo Antônio Porro, na época inicial do contato, a Amazônia era composta de dois ambientes naturais bem diferenciados entre si: a terra firme e a várzea. A terra firme era a parte do território que não sofria inundações e correspondia a aproximadamente 98% da planície, enquanto a várzea era aquela parte do território que sofria inundações periódicas e correspondia à aproximadamente 1,5% da planície amazônica³⁷. Ainda assim, a várzea teria sido a principal via de penetração e era ao longo desta que boa parte das populações indígenas estavam estabelecidas à época do contato. Esses povos desenvolveram técnicas de fabricação de embarcações e de navegação que lhes permitia conviver com aquele ambiente, utilizando os recursos que o mesmo lhes proporcionava. Eram exímios conhecedores dos movimentos das águas, grandes remadores, pescadores e carpinteiros³⁸.

A ocupação posterior pelos europeus e luso-brasileiros seguiu essa logística. Em meados do século XVIII, João Daniel ressalta que, no Estado do Grão-Pará e Maranhão “...os caminhos, serventia, e viagem são todos por mar, rios, baías e lagos, não só por ser a terra toda cortada de rios, mas porque todas as povoações são nas margens dos rios”.³⁹

Além dessa vasta malha hídrica, a região era coberta de uma densa cobertura vegetal, composta de muitas espécies de árvores utilizadas⁴⁰ em vários fins: alimentação, uso medicinal, transformação do lenho em madeira. A madeira estava na construção de suas moradias, de suas armas, de seus instrumentos de trabalho, na produção de lenha e principalmente na construção de suas canoas.

³⁶ Desde os últimos anos do século XV naus portuguesas e espanholas estiveram na costa norte do Brasil, percorrendo rios da Amazônia. Registros do período se referem a expedições de Vicente Pinzon; Duarte Pacheco; João Coelho; João de Lisboa e Diogo Ribeiro; Fernão Froes, Francisco e Pero Corso; Luiz de Melo da Silva; Francisco de Orellana; Pedro de Urzua.

³⁷ PORRO, Antônio. O povo da Amazônia à chegada dos europeus. In: **O povo das águas: ensaios de etno-história amazônica**. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

³⁸ GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. Op. cit, p. 2.

³⁹ DANIEL, João. **Tesouro descoberto no máximo Rio Amazonas**. vol.1, Anais da Biblioteca Nacional, p. 30.

⁴⁰ No sentido de entender “uso” como recurso, ou seja, composto pelo significado que os grupos humanos culturalmente atribuem aos outros elementos da natureza, compreendendo que “um recurso natural só se torna um recurso natural útil quando culturalmente identificado e avaliado, não existe recurso natural *per se*”. Sobre isso, ver: CABRAL, Diogo Carvalho. **Substantivismo econômico e história florestal da América portuguesa**. Op. Cit.; DRUMMOND, José Augusto. A história ambiental: temas fontes e linhas de pesquisa. Rio de Janeiro. **Estudos Históricos**, 1991.

Florestan Fernandes em sua célebre pesquisa sobre a organização social dos Tupinambá, visita uma diversidade de textos quinhentistas e seiscentistas, expondo aspectos da vida material e religiosa desse povo. Em sua pesquisa, o sociólogo recupera relatos que informam a importância das madeiras na vida cotidiana dos Tupinambá. A fabricação de canoas, a construção de instrumentos de guerra, utensílios domésticos, ornamentos para o corpo e lenha são citados como elementos da cultura material Tupinambá.⁴¹ A madeira servia inclusive como “dote” em cerimônias de casamento, onde o marido recebia do sogro 30 ou 40 toros de madeira, que serviam para alimentar o fogo das bodas.⁴²

O jesuíta João Daniel é outro observador da cultura material dos povos nativos, além da fauna e flora da Amazônia. Em relação à cobertura florestal da região, o padre jesuíta escreve que “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, e se perdem”.⁴³ Sobre os principais usos que essas populações faziam das madeiras, João Daniel destaca.

Gaitas feitas de cipó ou de canas; tamboris feitos de pau oco; escadas; suas casas eram esteios cobertos com palha e para sua segurança os nativos faziam grandes muralhas de paus duros com pedras, além do uso constante da madeira para fazer suas embarcações.⁴⁴

Segundo Elias Abner, existiam dois tipos de embarcações na Amazônia, antes da colonização europeia: a de casca e as de tronco.⁴⁵ As canoas de casca, de acordo com o Jesuíta João Daniel, eram utilizadas pelos “*índios selvagens*”, ou seja, não aldeados. Segundo o padre “...são estas do feitio de meia casca de noz feitas de grandes cascas de árvores, que facilmente tiram, e despem dos paos, pondo-lhes suas rodela na proa, e poupa, seguras com paos atravessados”⁴⁶.

Sérgio Buarque de Holanda, ao se referir a este tipo de embarcação, infere que as mesmas eram bastante utilizadas em rios encachoeirados, sua fabricação era feita de um “tronco linheiro e com seiva abundante”, bastando “despir-lhe a casca do topo à raiz, unindo depois as pontas com auxílio de cipós e mantendo aberto o bojo, por meio de

⁴¹ FERNANDES, Florestan. **Organização social dos Tupinambá**. 2ª edição; Difusão europeia do livro. São Paulo, 1963.

⁴² EVREUX, Ives. Viagem ao norte do Brasil, feita nos anos de 1613 e 1614. Apud. FERNANDES, Florestan. Op. Cit. p. 235.

⁴³ DANIEL, João. Op. cit. p. 474.

⁴⁴ Idem. Ibidem.

⁴⁵ FERRREIRA, Elias Abner. Op. Cit. p. 68.

⁴⁶ DANIEL, João. Op. cit. p. 26.

travessões de pau”.⁴⁷ As canoas de casca eram feitas da casca de grandes árvores, sem muita dificuldade para o seu fabrico, sendo também leves e ligeiras, perfeitas para rápidas locomoções.⁴⁸

As canoas de tronco, chamadas ubá ou igarité, eram inteiriças, ou seja, feitas do tronco de um único pau escavado por dentro com fogo lento. Eram mais fortes que as canoas de casca, serviam principalmente para o transporte de cargas. João Daniel comenta sobre a construção de uma embarcação inteiriça de aproximadamente 80, 90 a 100 palmos por indígenas da região, segundo ele “eram grandes cascas de pau, ou algum tronco de pau aberto por dentro com fogo, nem tinham instrumentos de ferro para mais fábrica, punham algumas rodela na popa, e proa, e ficavam com a sua embarcação pronta com pouco mais materiais”.⁴⁹

Imagem 1: Uso do fogo na escavação de tronco de árvore para a construção de canoas monóxilas por nativos americanos.



Gravura de 1590 feita por Theodore de Bry.

Verificamos na descrição do padre Jesuíta, em consonância com a obra do gravurista, que ambos apresentam aspectos representativos da cultura nativa, como a queima da base de uma árvore para sua derrubada e a queima para escavação do tronco. Embebido em concepções da sociedade da qual fazia parte, João Daniel conclui que construir uma ubá ou igaraté inteiriça era muito dispendioso, posto que, além de

⁴⁷ HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções**, 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1976. p. 48.

⁴⁸ A construção de canoas era uma atividade importante da cultura dos povos nativos. Na cultura Tupinambá, relatos quinhentistas informam que no período em que trabalhavam em descascar a árvore com a qual iriam construir a canoa, os homens deviam guardar total abstinência. FERNANDES, Florestan. Op. Cit. p. 93.

⁴⁹ DANIEL, João. Op. Cit. p. 509.

desperdiçar muita madeira, não se otimizava o tempo, empregando muitos homens nesta tarefa.⁵⁰

A inserção de ferramentas e técnicas de origem europeia foram sendo agregadas ao modo de construir embarcações. Machados de ferro são introduzidos em substituição aos de pedra até então utilizados pelos nativos. Também outras ferramentas como o ferro de escavar. Tudo isso na expectativa do colonizador para obter melhores resultados, potencializando o trabalho e diminuindo o tempo de fabricação.

Em viagem científica pela Amazônia no final do século XVIII, o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, acompanhado do botânico Agostinho Joaquim do Cabo e dos desenhistas José Joaquim Freire e Joaquim José Codina, elaborou vasto material que informava sobre a natureza, hábitos e costumes do local. A importância dos rios e consequentemente da fabricação de embarcações foram amplamente retratadas pela equipe.⁵¹

Em “*Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*”⁵², oferecida a Martinho de Mello e Castro, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Alexandre Rodrigues Ferreira apresenta diversos aspectos do potencial náutico da região. Em complementação a esse material escrito, os desenhistas da expedição produziram uma série de telas representando visualmente o que o naturalista descreveu no seu relato.

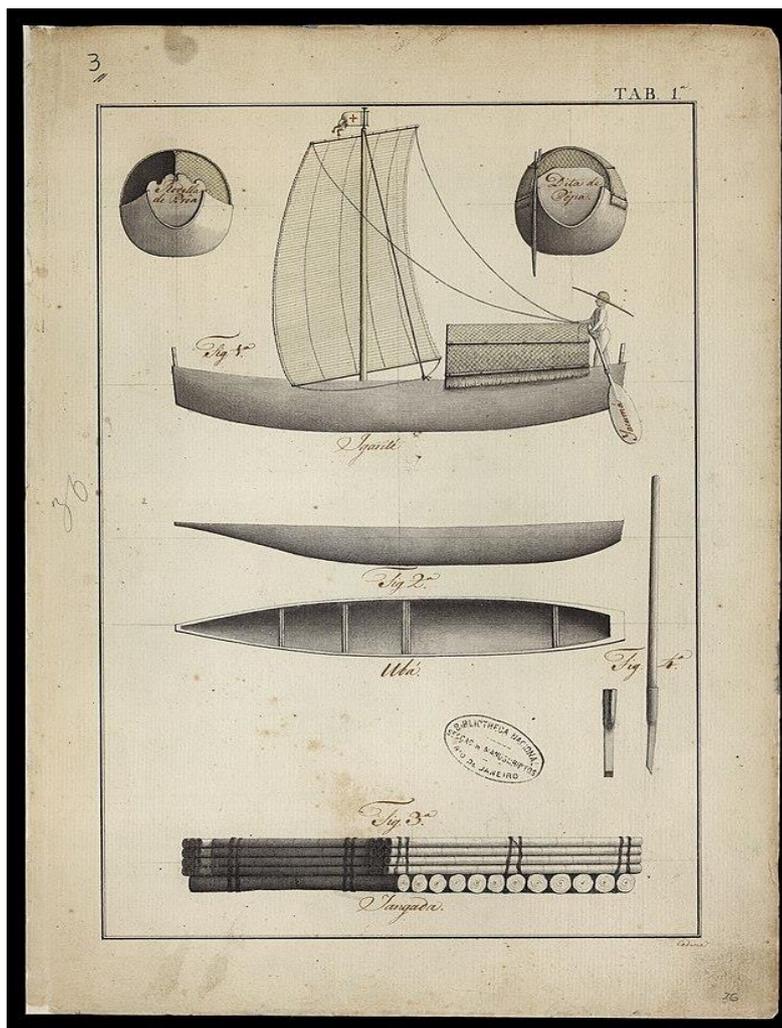
Entre esses desenhos, figuram duas representações acerca da construção de embarcações ao modo dos índios, que nos interessa aqui conhecer nessa altura da narrativa. Importa-me aqui demonstrar como o artista percebeu e retratou tipos de canoas locais, cuja fabricação evidencia os traços de técnicas indígenas unidas a ferramentas e outras técnicas de origem europeia. Esses traços podem ser evidenciados principalmente em dois desenhos, como apresentados a seguir.

⁵⁰ DANIEL, João. Op. Cit. p. 193.

⁵¹ Mais adiante neste estudo apresentarei mais informações acerca dessa expedição e explicitarei os dados levantados pela equipe sobre as madeiras.

⁵² FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Memória sobre a marinha Interior do Estado do Grão-Pará**. Barcelos, 1787. Manuscrito da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. 21, 1, 24.

Imagem 2: tabela 1º



Joaquim José Codina. 1987. Fundação Biblioteca Nacional (Brasil)

Na aquarela acima, Codina representa três tipos de embarcações bastante comuns naquela região, a igarité, a ubá e a jangada (fig. 1ª, fig. 2ª e fig. 3ª). As igarités eram vasos de navegação chamados em português de canoas e na língua geral indígena de igara, sendo denominadas as canoas grandes de igarussu e as pequenas de igara mirim. Os igarapés eram os caminhos fluviais percorridos pelas canoas. Igarité é contração de igararete, que quer dizer canoa verdadeira, como são para os índios as que tem rodela na proa, as velas teriam sido introduzidas pelo europeu.⁵³

As ubás eram canoas feitas de tronco de árvores inteiriço, escavado simplesmente, ou mediante o fogo, ou com uso de ferramentas, explanando-se um dos dois topos, para servir de rodela de popa e aguçando-se o outro para talhar de proa”.⁵⁴ As igaratés diferiam das ubás pela presença de velas e cobertura.

⁵³ Idem. p. 8.

⁵⁴ Idem. p. 9.

As ubás dos nativos, de acordo com Ferreira, poderiam ser construídas de duas maneiras, “ou são os troncos escavados ou meras cascas de pau, que eles despem a seu jeito”.⁵⁵ Ele ainda cita a paxiúba, uma espécie de palmeira encontrada na Amazônia, como uma das principais árvores a serem utilizadas na confecção desse tipo de canoa.⁵⁶ Codina também representa nessa imagem o ferro de canoa (fig. 4^a), ferramenta introduzida pelo colonizador europeu utilizada para escavar o tronco, no processo de preparação da canoa.

As jangadas, por sua vez, eram embarcações feitas de tronco de árvores amarrados com a técnica indígena de cordoamento, que consistia em amarrar vários troncos de árvores uns aos outros com cipós. Essa técnica era bastante utilizada para transportar pelos rios e igarapés da região as madeiras cortadas no mato.⁵⁷

Imagem 3: Construção das canoas ao modo dos índios.



Joaquim José Codina. 1987. Fundação Biblioteca Nacional (Brasil).

Complementando sua representação sobre a construção de canoas “ao modo dos índios”, escrita por Alexandre Ferreira, Codina prepara mais uma tela. Observando o desenho, percebemos que o artista representa, na mesma tela, as diversas fases da construção de canoas. Dessa forma, o artista consegue expressar um movimento temporal, criando uma narrativa acerca do processo representado.

Alexandre Rodrigues Ferreira descreve esse processo da seguinte maneira: em uma primeira etapa se desbasta o tronco por fora a fim de aumentar a sua durabilidade.

⁵⁵ Idem. p. 10.

⁵⁶ Idem. Ibidem.

⁵⁷ Idem. Ibidem.

Posteriormente, marca-se o tronco com uma verruma e escava-se com o “ferro de canoa” (fases representadas pela imagem mais ao centro do desenho, onde se encontra um tronco já inicialmente trabalhado com entalhes por fora e escavado por dentro, com uns pedaços de paus atravessando de um lado ao outro por dentro, utilizado para não deformar a canoa e onde se assentavam uns bancos quando a canoa ficava pronta).

A terceira etapa consiste na queima da canoa para retirar suas imperfeições. Após assentar a canoa em local apropriado, obstruem-se com barro os orifícios que foram abertos pela verruma, cobre-se o fundo da canoa com terra, arruma-se a lenha – representada ao lado da canoa– dentro da canoa e por fim ateia-se o fogo. Borrifa-se água para controlar a temperatura da queima que dura três horas (processo representado pela imagem da esquerda, a qual representa também pelo menos duas temporalidades, primeiro, com a lenha ao lado da canoa e depois, com a lenha já sendo queimada dentro da canoa).

A última temporalidade representada no desenho é a da canoa já pronta dentro d’água, a qual também estão destacados dois remos, objetos utilizados para movimentar a canoa. A representação da canoa dentro d’água pode adquirir ainda outro significado, qual seja, a preferência de instalação dos estaleiros à borda d’água, para facilitar o lançamento das embarcações no rio, ao término do trabalho.

As embarcações continuaram sendo o principal transporte durante todo o período colonial na Amazônia⁵⁸, meio pelo qual se transportavam pessoas, mercadorias, fazia-se viagens de reconhecimento do território, de descimento dos índios, de visitas religiosas, de guerras contra nações indígenas e contra outras nações europeias, para garantir o controle do território. Além de matéria-prima para a construção das embarcações, a madeira também era principal recurso para a construção de casas, móveis, engenhos, pontes, carros-de-boi, fortes, igrejas e construções em geral, que iam conformando a ocupação do território.⁵⁹

Com o avanço da colonização europeia, aumenta também o interesse e a pressão sobre os recursos lenhosos da região. Cientes dessa demanda e baseados em observações feitas em contato com as intensas matas da capitania, viajantes, naturalistas, religiosos e

⁵⁸ Com o avanço da colonização europeia na região, o estabelecimento de aldeamentos e o contato com os saberes e práticas dos nativos da região, as embarcações vão ganhando novos contornos. Segundo Elias Abner, “do contato entre indígenas e portugueses, surgem embarcações híbridas: canoas de tábua.”. FERRREIRA, Elias Abner Coelho. Op. Cit. p. 59

⁵⁹ Esse assunto será melhor aprofundado no quinto capítulo dessa tese.

administradores coloniais levantaram informações e produziram material descritivo sobre as madeiras e seus principais usos, como veremos no tópico que segue.

1.2 O avanço da colonização e o interesse estrangeiro pelo conhecimento acerca madeira

Como bem enfatizou Chambouleyron, desde o século XVII e início do XVIII, a Coroa portuguesa já vinha implementando ações para incentivar o povoamento e desenvolvimento econômico da região, com o envio de grupos de degredados, açorianos e migrantes, bem como a distribuição de sesmarias, principalmente no entorno da cidade de Belém, no intuito de que esses povoadores pudessem desenvolver a agricultura no Estado.⁶⁰ Como já demonstrei em trabalho anterior⁶¹, os primeiros registros sobre a instalação de fábricas de madeiras e de canoas da Coroa na capitania do Pará ocorreu na década de 1730, quando foram instaladas as fábricas na Ribeira de Moju.

Na virada da primeira para a segunda metade do século XVIII, essas ações ganharam novas nuances. Havia em Portugal de meados do século XVIII uma ideia de que o país se encontrava em situação de atraso mediante aos demais países da Europa Ocidental, principalmente França e Inglaterra. O país havia perdido grande parte de sua renda obtida com as colônias da Ásia. No Brasil, a concorrência holandesa no mercado internacional ameaçava seu comércio açucareiro, além das riquezas das Minas Gerais já estarem se esgotando. Era necessário, então, elaborar novas formas de conceber a relação do Reino com suas Conquistas, aproveitando melhor os recursos para fortalecimento do Estado Português.

Tal perspectiva coincidiu com um cenário de enorme esforço de renovação do conhecimento envolvendo indivíduos e instituições, sendo em grande medida financiado e suportado pelo Estado⁶². Foi uma época em que o Estado português imprimiu várias iniciativas no sentido de fortalecer a formação intelectual no Reino, reformando instituições como a Universidade de Coimbra, criando outras, como o Colégio dos Nobres

⁶⁰ Ver: CHAMBOULEYRON, Rafael. **Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)**. Editora Açai/Programa de Pós-graduação de História Social da Amazônia (UFPA)/Centro de Memória da Amazônia, 2010.

⁶¹ BATISTA, Regina Célia Corrêa. **Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a vila de Moju (1730-1778)**. Op. Cit.

⁶² DOMINGUES, Ângela. Para um melhor conhecimento dos domínios coloniais: a constituição de redes de informação no Império português em finais do setecentos. **História, Ciência, Saúde - Manguinhos**, vol. 8 (suplemento), 2001, p. 824.

e a Academia Militar, bem, como, financiando viagens com o intuito de melhor conhecer e assegurar os seus domínios.

Ao assumir o trono, em julho de 1750, D. José I sabia que, além de se preocupar em racionalizar os recursos, precisava também se preocupar com a ameaça de seus concorrentes nos limites de suas Conquistas. Neste sentido, cuidou em assegurar o domínio lusitano através do estabelecimento de Tratados, ao longo do século XVIII. O Tratado de Madrid, assinado em janeiro de 1750,⁶³ com a Espanha, definiu os limites da possessão de lusos e castelhanos no território americano e adotou o princípio da utilização efetiva para posse do território (*uti possidetis*). Assim, se faziam urgentes e necessárias providências para a demarcação dos limites estabelecidos no Tratado e efetivar sua ocupação. Para levar adiante essas questões, D. José nomeou seu Secretário dos Negócios Estrangeiros e de Guerra, Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal.⁶⁴

Sebastião José enviou para governar o então Estado do Grão-Pará e Maranhão e comandar a equipe de demarcação, seu irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado.⁶⁵ Os três pilares de desenvolvimento da política pombalina no Estado do Grão-Pará e Maranhão se traduziram em: demarcação das fronteiras do norte, estabelecidas no Tratado de Madri; dinamização da economia da região, objetivando torná-la fonte de capitais para o programa de modernização econômica que se pretendia desenvolver em Portugal, e a

⁶³ O Tratado de Madri buscou resolver as questões dos limites pertencentes a Portugal e Espanha no Novo Mundo, orientou sua definição de posse a partir do conceito de *uti possidetis*, que condicionava a posse à ocupação efetiva.

⁶⁴ Apesar de ter sido cristalizado na história e na historiografia como Marquês de Pombal, esse título só lhe foi conferido em 1769, por serviços prestados à Coroa Portuguesa. Sebastião José seguiu carreira diplomática e representou Portugal em países como a Grã-Bretanha e a Áustria. Assumiu o cargo de Secretário dos Negócios Estrangeiros e de Guerra em 1750. Ganhou notoriedade com seu plano de reconstrução da cidade de Lisboa, após o terremoto que destruiu a cidade em 1755, sendo convidado ao posto de Primeiro-Ministro. Antes de se tornar o Marques de Pombal, Sebastião José ainda ganhou o título de Conde de Oeiras, em 1759. Sobre a trajetória política de Pombal e as chamadas Reformas Pombalinas, ver, entre outros: MAXWEL, Kennedy. Marquês de Pombal: **paradoxo do iluminismo**; FALCON, Francisco Jose Calazans. **A Época Pombalina**; AZEVEDO, João Lúcio de. **O Marquês de Pombal e sua Época**.

⁶⁵ As correspondências trocadas entre Sebastião José e Francisco Xavier foram compiladas pelo historiador Marcos Carneiro de Mendonça, na série “*A Amazônia na era Pombalina: correspondência do Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado – 1751/1759*”. A série de correspondências lança luz acerca da multiplicidade de problemas enfrentados pelo governador ao chegar ao estado. Suas impressões, compartilhadas com seu irmão no Reino, iam se traduzindo em medidas adotadas para confrontar as querelas políticas, econômicas, sociais, administrativas e religiosas que se desenrolavam na região. A versão original da obra foi publicada pelo Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB), em 1963. A segunda edição foi lançada em 2005, na série “Edições do Senado Federal”, em três volumes (49A, 49B e 49C). A segunda edição foi a que consultamos para essa pesquisa.

reorganização da mão de obra indígena, com o projeto de transformação do índio em vassalo.⁶⁶

As intenções de atuação da nova administração lusa nas capitanias do norte foram expressas nas *Instruções Régias, Públicas e Secretas...*⁶⁷ passada a Mendonça Furtado para serem executadas no exercício de seu governo. Este documento se traduzia em uma “verdadeira planilha de projeções do governo metropolitano”⁶⁸, acerca de como se deveria conduzir de maneira mais eficaz a colonização do Norte da conquista americana. Entretanto, como chama atenção José Alves de Souza Junior, as *Instruções...* não apresentavam nenhum projeto previamente concebido, sendo, na verdade, indagações sobre como se poderia melhor proceder para tornar a exploração da região rentável para a Coroa.⁶⁹ Assim, as medidas de atuação do governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado iam se construindo à medida que o governador se deparava com diversas situações no Estado e compartilhava suas impressões com as autoridades em Lisboa.

Em se tratando do segundo ponto da tríade – dinamização da economia da região – Mendonça Furtado foi instruído a certificar “os meios de segurar o Estado, como também os de fazer florescer o comércio”.⁷⁰ Como atuação nesse sentido deveria examinar:

...os gêneros que produzem todas essas capitanias, capazes para servirem ao mesmo comércio, e de quais a mais fácil, mais barata e mais fértil a sua produção; e na informação que dareis sobre essa matéria, imporeis o vosso parecer, ouvindo as pessoas mais peritas no comércio e cultura dos ditos gêneros, para se facilitar e favorecer o aumento e a cultura deles.⁷¹

Em cumprimento à essas diretrizes, o governador responde em janeiro de 1752 à administração no Reino sobre as informações que conseguiu adquirir acerca dos gêneros produzidos no Estado. Segundo ele:

até agora se tem descoberto 39 gêneros (...) deles se cultivam somente o açúcar, algodão, arroz, cacau, café, carrapato (mamona), canela (pouca), couros em sola, couranha (pouco), jarzelim, tabaco. Podiam se cultivar, com grandíssima utilidade do comum, anil, almíscar, andiroba, baunilhas, cravos, carajuru,

⁶⁶ Sobre o projeto de transformação do índio em vassalo ver: **Quando os índios eram vassalos**: colonização e relações de poder no norte do Brasil na segunda metade do século XVIII. Ângela Domingues.

⁶⁷ *Instruções Régias, Públicas e Secretas para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Capitão General do Estado do Grão-Pará e Maranhão*. Lisboa, 31 de maio de 1751. In. MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **Amazônia na Era Pombalina**. Tomo I, p. 67.

⁶⁸ SOUZA JUNIOR, José Alves de. Op. cit. p. 93.

⁶⁹ Idem, ibidem.

⁷⁰ *Instruções...* p. 77.

⁷¹ *Instruções...* p.78.

castanhas, puxiris, pinhão, e urucu, os quais são todos agrestes e se vão apanhar ao mato.⁷²

Pelo que expressa o governador, a agricultura de alguns produtos já vinha sendo efetivada pelos colonos, enquanto outros, eram adquiridos através da coleta nas matas. Quando o governador apresenta os gêneros “agrestes”, ou seja, aqueles que não eram cultivados pelos colonos e sim adquiridos através da coleta nas matas - anil, almíscar, andiroba, baunilhas, cravos, carajuru, castanhas, puxiris, pinhão, e urucu – ele enfatiza que os mesmos “podiam se cultivar, com grandíssima utilidade do comum”. Fica claro o objetivo de potencializar a agricultura na região, impulsionada pela nova administração no Estado.

Interessante perceber nas informações oferecidas pelo governador que o cacau, gênero que se tornou o carro-chefe da pauta de exportação durante a gestão pombalina na região⁷³, não foi destacado inicialmente como um dos mais interessantes a serem cultivados. No topo da lista do governador figuraram o algodão, o açúcar e o tabaco, respectivamente, primeiro, segundo e terceiro gêneros de maior interesse do comum. O algodão se produzia tanto no Pará, quanto no Maranhão, porém, sendo a produção do Maranhão maior e de melhor qualidade, devido não chover tanto, o que mantinha a terra mais enxuta.⁷⁴ De acordo com o governador, o algodão era o gênero de maior interesse pois,

⁷² Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 22 de janeiro de 1752. In: Marcos Carneiro de Mendonça (org.). **A Amazônia na Era Pombalina**, vol. 1, p. 268.

⁷³ Sobre a produção de cacau ao longo do século XVII, ver: CHAMBOULEYRON, Rafael. **Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia Colonial (1640-1706)**. op, cit, pp. 152-169. Sobre a produção e comércio do cacau ao longo da administração pombalina, ver: DIAS, Manuel Nunes. O cacau brasileiro na economia mundial - subsídios para sua história. **Studia**, nº 8 (1961), pp. 7-93; DIAS, Manuel Nunes. **Fomento e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, 1755-1778**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970, 2 vols.; ALDEN, Dauril. **O Significado da produção de cacau na região amazônica no fim do período colonial: um ensaio de história econômica comparada**. Belém: UFPA. NAEA, 1974. ROSÁRIO, José Ubiratan. A civilização do cacau na Amazônia. **Cadernos do CFCH**, número especial (1985), pp. 43-49. CARREIRA, Antônio. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão** (o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII). São Paulo/Brasília: Companhia Editora Nacional/INL, 1988, 2vols.; MATOS, Frederick Luiz Andrade de. **O comércio das “drogas do sertão” sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)**. Tese de doutorado. PPHIS/UFPA, 2019.

⁷⁴ Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça Corte Real, datada de 22 de janeiro de 1752. In: Marcos Carneiro de Mendonça (org.). **A Amazônia na Era Pombalina**, op.cit. p. 269. Sobre o uso do algodão como moeda em trocas comerciais na Amazônia colonial ver: LIMA, Alam José da Silva. **Do “dinheiro da terra” ao “bom dinheiro”**: moeda natural e moeda metálica na Amazônia Colonial (1706-1750). Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/Pará, 2006. Sobre a produção de algodão no estado do Maranhão e sua relação com a escravidão, a partir de meado do século XVIII, ver: COUCEIRO, Luiz Alberto & SILVA. Rejane Valvano Corrêa da. Possíveis análises sobre a produção de algodão no Maranhão

...não dando mais trabalho do que se roçar o mato para se semear e conservar-lhe depois a terra limpa dele, e podar-lhe alguns ramos que se secam, se conserva bastantes anos sem ser necessário nova plantação, dando sempre o seu fruto anual, não se ocupando em todo o ano nele mais gente que na colheita, para o que servem mulheres e rapazes de oito anos para cima (...) Este gênero nos pode ser tão útil como V. Ex^a muito bem compreende, porque além das grandes fábricas de fazendas brancas de todos os lotes e chitas, nos servia também para misturar com lã, fazendo as mesmas drogas que os estrangeiros nos introduzem a peso de ouro. Avançando também com estas fábricas, ocupar a quantidade de gente ociosa que vive à custa do público.⁷⁵

O segundo gênero destacado por Mendonça Furtado, a cana-de-açúcar era cultivada nas margens do rio Guamá, Moju, Capim e Açú e em alguns riachos pequenos.⁷⁶ O governador porém considera que a produção era prejudicada porque a cana acabava sendo a maior parte destinada para a produção de aguardente em detrimento do açúcar, causando graves prejuízos para o comércio e perturbar o sossego público, havendo infinitas casas em que se vendem por miúdo, de que nascem inumeráveis desordens.⁷⁷ O conflito de interesses entre a cultura do açúcar e a produção de aguardente no Estado, se torna uma questão recorrente para a Coroa e para os moradores naquele período.⁷⁸

O terceiro gênero, o tabaco⁷⁹, de acordo com o governador, era igualmente bom em todo o Estado. Sua fabricação de baixo custo

...porque em se limpando a terra do mato, só têm, enquanto é pequeno, o trabalho de o cobrirem e chegar-lhe a terra (...) sempre dá grande proveito aos lavradores, porque só se fabrica nos meses de junho até outubro, em cujos tempos não há outra casta de serviço em que se ocupe a gente. Fazendo-se o tabaco imprensado e não em corda, terão os lavradores muito maior lucro, e o gênero, maior saída para os remos estrangeiros.⁸⁰

(1755-1818): relacionando o conceito de “segunda escravidão” com práticas de crédito. **Outros Tempos**, vol. 12, n. 20, 2015 p. 190-213.

⁷⁵ Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça Corte Real, datada de 22 de janeiro de 1752. In: Marcos Carneiro de Mendonça (org.). **A Amazônia na Era Pombalina**, op.cit. p. 269.

⁷⁶ Idem, ibidem.

⁷⁷ Idem, p. 270.

⁷⁸ Sobre as querelas que envolviam a produção de açúcar e aguardente no Estado do Maranhão, ver, para o século XVII: CHAMBOULEYRON, Rafael. **Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia Colonial (1640-1706)**. op. cit, pp. 138-145. Para a primeira metade do século XVIII, ver: CUNHA, Ana Paula Macedo. **Engenhos e engenhocas: atividade açucareira no Estado do Maranhão e Grão-Pará (1706-1750)**. Dissertação de mestrado. Belém. (PPHIST/UFPA), 2009. Sobre a produção da tiquira, aguardente feita de mandioca ver: BOTELHO, Tarcísio. A produção de tiquira no maranhão: história de uma ausência. In: VENÂNCIO, Renato Pinto & CARNEIRO, Henrique. (orgs.). **Álcool e drogas na história do Brasil**. São Paulo/Belo Horizonte: Alameda/PUCMINAS, 2005, pp. 217-229.

⁷⁹ Sobre a produção do tabaco ao longo do século XVII, no Estado do Maranhão, ver: CHAMBOULEYRON, Rafael. **Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia Colonial (1640-1706)**. Op. Cit. pp. 145-151.

⁸⁰ Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 22 de janeiro de 1752. In: Marcos Carneiro de Mendonça (org.). **A Amazônia na Era Pombalina**. Op. Cit. p. 270.

Sobre o cacau, o governador expressa suas impressões acerca dessa cultura diferenciando a produção do cacau manso (cultivado) e o bravo (coletado nas matas). Segundo ele, “parece que o manso é de muito maior utilidade aos lavradores”⁸¹, pois, mesmo com o trabalho e as despesas que se tem em se cultivá-lo, o cacau cultivado poderia ser coletado no momento certo e dar mais produtividade que a incerteza daquele que se ia coletar nas matas. Além disso, reclama o governador que

...trazem de modo ordinário cacau sem ser colhido em seção [maduro], que misturam com o manso, arruinando assim a reputação dos gêneros (...)havendo no sertão uma tal ambição, que os que primeiro chegam apanham aquele que lhes parece pode acabar de sazonar no caminho, e o que resta nas árvores o deitam no chão, porque se não aproveitem os que forem depois deles.⁸²

Mendonça Furtado encerra sua lista registrando que no Estado é possível encontrar uma infinidade de madeiras, tanto para navios, como para móveis.⁸³ No entanto, quando relata acerca de como os colonos lidavam com essa “infinidade de madeiras”, o governador reclama que a mesma “...é tratada aqui com tal desprezo e ignorância nas roças, que queimam madeira que valeria muitos mil cruzados, para semear uns poucos de feijões”. Ratificando ainda mais suas impressões acerca da falta de conhecimento dos colonos em relação às variedades de madeiras da região, ele diz “...Se aparece alguma amostra de pau esquisito, ninguém sabe de donde veio, nem como se chama, e finalmente não tem havido entre esta gente, cuidado algum nesta importante matéria, e estão nela em uma crassa ignorância”.⁸⁴

Mendonça Furtado retoma o velho discurso da situação de ruína na qual se encontrava o Estado,⁸⁵ em consonância com o que pensava seu irmão e parte da intelectualidade lusa acerca do atraso no qual se encontrava o Estado Português naquele período. Para ele, a cultura de coleta nas matas em detrimento da agricultura, a produção de aguardente em detrimento da produção do açúcar, a queima de árvores que poderiam ser transformadas em madeiras eram fatores que, aliados às querelas referentes à mão de obra indígena, seria a explicação para a decadência na qual se encontrava aquele Estado. Segundo ele “...parece incrível que havendo neste tantas e tão preciosas Drogas, coubesse

⁸¹ Idem, p. 271.

⁸² Idem, p. 272.

⁸³ Idem, p. 274.

⁸⁴ Idem, *ibidem*.

⁸⁵ Essa não era a primeira vez que a administração portuguesa se concentrava em analisar as “queixas” de moradores e administradores coloniais acerca da situação de “decadência” na qual se encontrava o estado, buscando alternativas para potencializar os recursos da região. Sobre essa questão no século XVII, ver: CHAMBOULEYRON, Rafael. **Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)**. Op, cit, pp. 122-126.

na possibilidade que ele chegasse até o último precipício de miséria e pobreza em que se acha”.⁸⁶ Suas impressões, compartilhadas com seu irmão no Reino, irão desencadear uma série de medidas de incentivo à agricultura no Estado e de reconhecimento da flora e fauna local.

As Comissões de Demarcação de Fronteiras foram importantes aliadas nesse reconhecimento local. Na segunda metade do século XVIII, cientes de que o Tratado de Tordesilhas não dava mais conta de representar seus interesses no que tange às questões dos limites nas terras do Atlântico, Portugal e Espanha celebraram novos tratados geopolíticos. Destes, os mais representativos na contextualização histórica da colonização europeia da capitania do Grão-Pará, a partir de meados do século XVIII, foram o Tratado de Madri (1750) e o de Santo Ildefonso (1777).

A despeito das diversas perspectivas de análise apresentadas pela historiografia acerca da execução desses tratados,⁸⁷ iremos traçar aqui uma abordagem no intuito de entender como o contato *in locu* com aspectos naturais e culturais da região foram conformando os planos de atuação da administração lusa, especificamente no que se refere à classificação e uso das madeiras.

O primeiro, firmado em Madri, na Espanha pelo rei de Portugal D. João V e o rei da Espanha D. Fernando VI representava a oficialização do processo de expansão territorial portuguesa iniciado a mais de duzentos anos⁸⁸. No Tratado de Madri ficou estabelecido que cada Coroa deveria formar comissões para juntas efetivarem a demarcação dos limites, tanto ao Norte quanto ao Sul.

O Tratado de Madri, inaugurou um novo contexto de atuação da administração colonial portuguesa em relação às suas colônias na América, particularmente àquelas conquistadas no século anterior.⁸⁹ O desafio para a administração foi lidar com a escassez de recursos e, ainda assim, encontrar alternativas para povoar e tornar economicamente

⁸⁶ Idem, p. 275.

⁸⁷ Sobre os tratados e a relação com as estratégias de formação das fronteiras na Amazônia ver: REIS, Arthur César Ferreira. **Limites e demarcações na Amazônia Brasileira** (1993) e **Os tratados de limites** (1997). Sobre a relação do Tratado de Madri com o redimensionamento das funções dos povos indígenas na definição e ocupação do território ver: COELHO, Mauro Cezar. **Do sertão para o mar: um estudo sobre a experiência portuguesa na América: o caso do Diretório dos Índios (1750-1798)**; FARAGE, Nádia. **As muralhas dos sertões: os povos indígenas do Rio Branco e a colonização**. Sobre os usos geopolíticos da informação toponímia como argumento jurídico de definição territorial ver: KANTOR, Íris. **Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímia (1750-1850)**.

⁸⁸ Neste processo figuraram como elementos centrais as Bandeiras, as Entradas, além das operações de apresamento indígenas como a Guerra Justa, o Resgate e o Descimento.

⁸⁹ COELHO, Mauro Cezar. Op. cit. p. 95.

interessante as vastas áreas que compreendiam todo o território ao Norte e ao Oeste da América Portuguesa.⁹⁰

Portugal efetivou, então, a contratação de astrônomos, geógrafos, engenheiros e desenhadores para a comissão que deveria passar ao Brasil, para aí, em conjunto com os técnicos escolhidos pelo Rei de Espanha, remarcarem a linha fronteira entre as terras de Portugal e Espanha. Mendonça Furtado ficou responsável por chefiar a comissão portuguesa na parte Norte, enquanto a Coroa espanhola nomeou D. José de Iturriaga para essa missão.

Em 1753, chegaram à cidade de Belém os técnicos integrantes da Comissão, que era composta pelos oficiais capitães João André Swebel, Gaspar Gerardo de Groenfeld e Gregório Rebelo Guerreiro Amaro; pelo tenente Manuel Goetz; pelos astrônomos e matemáticos João Ângelo Brunelli e padre Jesuíta Inácio Sanmartone; pelos cirurgiões, o Padre Panck e António de Matos; pelos ajudantes Henrique Galluzzi, Adão Leopoldo de Beuning e Filipe Sturm, e pelo desenhador António José Landi.

Em 1754, a equipe de Mendonça Furtado segue para o Rio Negro ao encontro da equipe espanhola na Aldeia de Mariuá.⁹¹ Todavia, a comissão espanhola enfrentou contratempos em seu deslocamento e só chegou em Mariuá em 1759. Percebendo a demora, Mendonça Furtado principiou com sua equipe o levantamento geográfico da região, realizando mapeamentos e demarcações. Mudanças no cenário político espanhol a partir de 1758, somado aos altos gastos e aos incidentes encontrados na efetivação do Tratado de Madri, acirraram os ânimos nas duas cortes, contrárias ao seu prosseguimento.⁹² Revogado em 1761, o Tratado de Madri deixou um legado de informações sobre a região, construído durante os trabalhos da expedição.

O segundo tratado aqui relacionado, o de Santo Ildefonso, foi assinado no dia 1º de outubro de 1777, na cidade de Ildefonso, na província de Segóvia, também na Espanha. A relação do Tratado de Madri com o de Santo Ildefonso estava para além da circunscrição territorial espanhola onde foram assinados. O segundo retomava grande parte do que foi tratado em meados do século no Tratado de Madri, assim dando continuidade ao processo de demarcação territorial iniciado no contexto pombalino. De

⁹⁰ Idem. Ibidem.

⁹¹ A Aldeia de Mariuá era uma missão fundada pelos Carmelitas, localizada nas margens do Rio Negro. Foi elevada à Vila em 1758 por Mendonça Furtado, passando a se chamar Barcelos e tornando-se a capital da nova Capitania de São José do Rio Negro.

⁹² Sobre isso ver: REIS, Arthur César Ferreira. **Limites e demarcações na Amazônia brasileira: a fronteira com as colônias espanholas.** Belém, 1947-1948.

caráter mais complexo, o novo tratado definiu normas de demarcação que envolveram a definição de limites territoriais, nomeação (ou renomeação) de lugares, deslocamento de povoações.

Passados mais de duas décadas em que Portugal imprimiu esforços em efetivar um processo de reestruturação da área educacional lusa, percebe-se reflexos desse esforço na composição da equipe de demarcação, composta por astrônomos e cartógrafos lusobrasileiros, formados na nova escola de cartografia portuguesa.⁹³ Para melhor demarcação das fronteiras foram criadas quatro divisões composta por dois comissários, dois geógrafos, e dois práticos cada uma.⁹⁴ A quarta divisão, responsável pela demarcação da região norte, se encontraria no Grão-Pará para dali se dirigir ao Amazonas, e a espanhola, em San Fernando ou Pebas, que fica na margem setentrional do Rio Amazonas.

Intrínsecas às expedições demarcadoras para a Amazônia figuraram as Viagens Filosóficas. As missões se complementavam em vários aspectos, dentre os quais: os objetivos de potencialização da agricultura, do inventário dos recursos naturais pela investigação das espécies dos três Reinos, animal, vegetal e mineral.⁹⁵ Se por um lado, não se pode duvidar que os objetivos primeiros das expedições demarcadoras eram de cunho científico e geográfico (reconhecer geograficamente o território, reformular dados, cartografar, medir), por outro, o horizonte econômico também configurava entre os objetivos principais, quando as equipes delineavam projetos para lançar as bases de uma colonização durável e próspera.⁹⁶

Os registros de Landi e Alexandre Ferreira foram resultados desse contexto das expedições demarcatórias que figuraram na Amazônia da segunda metade do século XVIII. Landi esteve presente nas duas expedições, optando por ficar residindo no Estado após o término da missão em meados do século XVIII. Foi convidado pela experiência

⁹³ Sobre as reformas educacionais na Universidade de Coimbra ver: GOMES, Joaquim Ferreira. **Pombal e a reforma da universidade.**

⁹⁴ OFÍCIO (extrato) sobre a demarcação dos limites dos domínios espanhóis e portugueses na América, em conformidade com o tratado de 1º de outubro de 1777, designando-se os acidentes geográficos a servirem de marcos para a 1ª, 2ª e 3ª divisões, mencionando os respectivos artigos daquele tratado, datado de 01 de outubro de 1777. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Colônia do Sacramento e Rio da Prata (avulsos), caixa. 3, documento 207.

⁹⁵ Sobre isso ver DOMINGUES, Ângela. **Viagens de exploração geográfica na Amazônia em finais do século XVIII: Política, Ciência e Aventura** (1991). SANJAD, Nelson e PATACA, Ermelinda M. **As fronteiras do ultramar: engenheiros, matemáticos, naturalistas e artistas na Amazônia, 1750-1820** (2007).

⁹⁶ PATACA, Ermelinda. Arte e ciência na Amazônia no século XVIII: o Prospecto da Vila de Cameté. In. **Caiana**. Revista de história del Arte y Cultura Visual del Centro Argentino de Investigadores de Arte, nº 5, segundo semestre de 2014, pp. 62-79.

que havia adquirido para acompanhar Alexandre Rodrigues Ferreira e sua equipe na segunda missão, realizada no final do século.

Mesmo sendo resultado de diferentes momentos, representados por cenários políticos e científicos específicos, podemos perceber semelhanças entre os registros deixados por esses agentes históricos. Neste sentido, concordamos com Ronald Raminelli quando o mesmo afirma que,

A ciência concebida pelos naturalistas portugueses, particularmente por Alexandre Rodrigues Ferreira, possuía um forte vínculo com as razões de Estado. Formados pelas academias para defender os interesses estatais, os viajantes lusos lançavam-se, de fato, nos empreendimentos coloniais munidos da disposição de mapear as potencialidades do território, deixando para segundo plano as descobertas e as normas estabelecidas pelas sociedades ilustradas⁹⁷.

Como enfatizado por Raminelli, Alexandre Rodrigues Ferreira se dedicou em registrar o que de maior interesse em recursos poderia oferecer o território. Se aproximando dessa forma do mapeamento já feito anteriormente pelo seu colega de equipe Antônio Landi e também pelo padre João Daniel, em meados do século, guardadas suas particularidades ideológicas de análise do material registrado, é claro. O que quero dizer aqui é que, o “modo de classificar” os elementos naturais, elencando os principais usos daqueles que pareciam de maior potencial para o desenvolvimento do Estado e consequentemente de aumento da fazenda real é a característica que aproxima os relatos desses sujeitos de diferentes realidades e percursos históricos.

Uma análise minuciosa dos registros acerca de madeiras feitos por João Daniel, Antônio Landi e Alexandre Rodrigues Ferreira, explicita uma classificação aparentemente utilitarista, própria do período, voltada para fins de construção de casas, móveis e construção naval.⁹⁸ Esse “padrão” de classificação também vai ser encontrado em listas produzidas por agentes da administração no Estado, principalmente governadores, indicando que estes eram os principais usos desse importante recurso, tanto no Estado, quanto no Reino.

Exemplar neste sentido podemos observar na “*Relação do nome das madeiras que até o ano de 1777 se conhece no Estado do Grão-Pará, com a sua utilidade*”.⁹⁹

⁹⁷ RAMINELLI, Ronald. Ciência e colonização: a viagem de Alexandre Rodrigues Ferreira. **Tempo**, Rio de Janeiro, v.3, n.6, 1997, p. 17.

⁹⁸ Como veremos no capítulo 2.

⁹⁹ Relação do nome das madeiras que até o ano de 1777 se conhece no Estado do Grão-Pará, com a sua utilidade. Anexo ao 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 as relações das madeiras transportadas a bordo da charrua "Nossa Senhora da Purificação", de que é capitão Joaquim

Enviada, juntamente com suas amostras, pelo governador João Pereira Caldas para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, em resposta à solicitação do próprio secretário acerca do conhecimento das madeiras.¹⁰⁰

Quadro 1: Relação dos nomes de todas as madeiras próprias para a construção de embarcações, para móveis de casa e para outros diferentes destinos, que até o presente se tem descoberto e com melhor préstimo se reconhecem no Estado do Grão-Pará.

DAS DE CONSTRUÇÃO			
NÚMERO	NOME	CLASSIFICAÇÃO	OBSERVAÇÃO
1	Pao de arco	Bom	
2	Angelim	Bom	
3	Cumaru	Bom	
4	Pitauba	Bom	
5	Sapucaya	Bom	
6	Piquiá	Bom	
7	Supupira	Bom	
8	Masaranduba	Bom	
9	Moirajuba	Bom	
10	Andiroay aruã	Bom	
11	Paracuuba	Bom	
12	Bacuri	Menos	
13	Tatajuba e quase a essa semelhante a guariuba	Menos	
14	Piquiarana vermelha	Menos	
15	Commanduassu	Menos	
16	Araracangua	Menos	
17	Castanho	Menos	essa madeira de castanho, além de servir para construção, é a melhor que se tem no Pará para a mastreação de navio, e dela há três qualidades, como a respeito de quase todas as outras madeiras se experimenta, porém, sempre uma delas é a mais perfeita.
DAS DE MÓVEIS			
18	Pinima		
19	Pao Santo		
20	Vermelho da capitania do Rio Negro		
21	Vermelho inferior da capitania do Pará		
22	Quatiara há de duas qualidades		
23	Pao Roxo		
24	Pao Amarelo		
25	Pao Mulato		
26	Pao de macaco		

José das Mercês, que partiu para o Reino a 19 de Setembro de 1777. Datado de 11 de fevereiro de 1778. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 79, documento 6534.

¹⁰⁰ Essa lista também aparece reproduzida como base para outra relação que consta entre a documentação da Viagem Filosófica da equipe de Alexandre Rodrigues Ferreira. Memória sobre a Marinha interior do estado do Pará, citada na nota 22.

27	Pacarandá		
28	Gonçalo Alves		
29	Buxo		
30	Cupaúba		também próprio para a coronha de espingarda
DAS PROPRIAS PARA TABOADOS, OBRAS DE CASA E OUTROS DIFERENTES DESTINOS			
31	Cedro vermelho		
32	Cedro branco		
33	Louro amarelo		
34	Louro vermelho		Inferior
35	Louro branco		mais inferior
36	Roza		
37	Omerim		
38	Paricá		Não vai
39	Jutaí		
40	Tamaquareuba		
41	Quaruba		
42	Cupiuba		
43	Marapauba		
44	Guarany		Também para remos
45	Pauapchó		Para coronhas (não vai)
46	Caju		Para coronha
47	Jenipapo		Para coronha e para hástias
48	Geniparana		Para hástias
49	Mangue vermelho		
50	Xuriuba ou mangue branco		
51	Paraná		
52	Andiroba		
53	Acapu		Vai o de segunda qualidade, chamado acapu pintado, que serve também para móveis

Fonte: Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos). Caixa 79, documento 6534.

Na lista enviada pelo governador são relacionadas 53 espécies de madeiras, classificadas em: “das de construção”; “das de móveis” e “das próprias para taboados, obras de casa e outros diferentes destinos”. As *de construção* eram aquelas madeiras utilizadas para construção naval. As demais classificações são autoexplicativas. Pelo quadro exposto podemos perceber a aproximação utilitarista da classificação do governador e dos demais narradores aqui citados, João Daniel, Antônio Landi e Alexandre Rodrigues Ferreira.

Essa classificação deve ser circunscrita aos conceitos e às experiências da época. Quando lidamos com a documentação daquele período, as palavras que fazem referência ao que hoje conhecemos como floresta é geralmente, mato, com sua flexão de número e gênero, além de muitas vezes adjetivada com palavras como virgem, densa, exuberante, preciosas. Mas, não se trata apenas de vocabulário, essas pessoas davam outro nome para

a floresta não somente porque seu vocabulário e suas ideias eram outras, mas porque sua relação material com a floresta era completamente diferente.¹⁰¹

Quando olhavam para a floresta, os luso-brasileiros vislumbravam todas as coisas que ela poderia proporcionar. Era comum descrever a paisagem florestal em forma de *listas, relações ou mapas*, que geralmente continham ao lado do nome da árvore, a sua utilidade.¹⁰² Esse era o caso da relação supracitada, além da classificação considerando o uso mais adequado para cada madeira indicada, o governador também utiliza uma espécie de hierarquia entre um espécie e outra, classificando como “boa” e “menos”, e também entre madeiras da mesma espécie, como o louro, que de acordo com a classificação seria o louro amarelo mais adequado, o vermelho “inferior” e o louro branco “mais inferior”, para construção de casas, obras e outros destinos.

De acordo com Emília Vaz Gomes e Izabel Malaquias, verificou-se na Europa durante o século XVIII um crescimento do interesse em conhecer as propriedades estruturais dos materiais, dentre estes, as madeiras. Deste material dava-se preferência em conhecer aspectos que pudessem qualificar seu uso, principalmente para fins de construções de navios e edifícios. Em Portugal, segundo as autoras, houve um grande interesse da Coroa pelas madeiras brasileiras.¹⁰³

Evidências empíricas dessa investigação corroboram com a hipótese levantada pelas autoras, quando identifiquei um fluxo de remessas de amostras de madeiras atravessando o oceano entre o Pará e Lisboa, como as que constam no quadro referenciadas pelo governador Pereira Caldas. As duas amostras que faltaram nesse envio - paricá e pauapchó, foram enviadas no mês seguinte pelo navio da Companhia de Comércio, Nossa Senhora da Conceição, como descreve o governador.

Como na Relação das diversas Madeiras deste Estado, que remeti a Vs. Ex^a em Carta de 15 de novembro do corrente anno pela charrua Nossa Senhora da Purificação, se comprehendiam debaixo dos n^o 38 e 45, os nomes de duas qualidades, chamadas paricá e puapchó, que então não aparecerão, agora, marcadas com os mesmos números, envio a Vs. Ex^a. As suas amostras em um pequeno caixote, que entregará Veríssimo Duarte Roza, capitão do Navio Nossa Senhora da Conceição, da Companhia de Comércio, em conformidade do recibo incluso. Deos guarde a Vs. Ex^a. Pará, 30 de dezembro de 1777.¹⁰⁴

¹⁰¹ CABRAL, Diogo Carvalho. 2012. Op. Cit. p. 66.

¹⁰² Idem. Ibidem.

¹⁰³ GOMES, Emília Vaz e MALAQUIAS, Izabel. Investigações físicas sobre madeiras brasileiras (1790-1812). **REVISTA DA SBHC**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, jul./dez. 2004.

¹⁰⁴ 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,

Mas, esse fluxo de amostras de madeiras e informações sobre as mesmas não partiam só do Pará em direção a Lisboa, essa circulação acontecia também entre as demais conquistas do Império Português. Exemplar nesse sentido encontramos em correspondência que informa sobre a chegada da já citada charrua Nossa Senhora da Purificação ao Estado, a embarcação trouxe, entre sua carga, um caixote com amostras de madeiras para serem avaliadas. Em resposta Pereira Caldas informa que “...algumas não são aqui conhecidas, e outras tem o mesmo, e diversos nomes, que nas próprias ditas amostras vão declaradas, como Vs. Exc^a me determina”.¹⁰⁵ Tudo indica que as referidas amostras foram coletadas em outra parte da Conquista e enviadas para saber se havia daquelas mesmas espécies no Pará.

Em outro documento, do ano de 1776, Pereira Caldas informa sobre o envio de dois conjuntos de mastros fabricados no Estado. Que, de acordo com a encomenda, os mesmos deveriam ser fabricados de madeira chamada pau louro e outro de pau óleo. Todavia, “que o pau de óleo semelhante a esse que Vs. Exc^a. me diz viera do Rio de Janeiro, se não reconhece nesse Estado”.¹⁰⁶ Sendo assim, decidiu que fosse um de pau louro, como encomendado e outro fosse de castanho, “por ser a madeira que se tem aqui por melhor para esse ministério”.¹⁰⁷ Percebemos, assim, como a escolha das madeiras no Pará estava também conectada com a experiência que o Império Português adquiria em outros espaços.

Esse interesse dos portugueses pela madeira, em especial pelas madeiras brasileiras, se dava pelo fato das mesmas terem um grande impacto no comércio nacional, pois as mesmas eram largamente utilizadas na construção naval, na construção civil, também para fins de tinturaria, na produção de fios e cordas, na indústria medicinal etc. De acordo com Emília Vaz Gomes e Isabel Malaquias, chegavam frequentemente a Portugal amostras relativas aos três reinos naturais, provenientes do Brasil e dirigidas ao

que viaja para o Reino, datado de 30 de dezembro de 1777. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 78, documento 6506.

¹⁰⁵ 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 madeiras para o Arsenal Real do Exército, a bordo da charra "Nossa Senhora da Purificação", e as providências tomadas para o desenvolvimento das culturas do arroz, anil e algodão naquele Estado, datado de 15 de setembro de 1777. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa. 77, documento 6441.

¹⁰⁶ 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 dois conjuntos de mastros de paus de louro e de óleo e as madeiras para os Arsenais do Exército e da Marinha de Lisboa, a bordo da charrua "Nossa Senhora das Mercês", [de que é prático António José Monteiro], datado de 29 de maio de 1776. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 75, documento 6326.

¹⁰⁷ Idem.

Real Gabinete, Jardim Botânico da Ajuda (1768), e posteriormente, à Real Academia das Ciências de Lisboa.¹⁰⁸

Além de coletadas para fins de catalogação, as madeiras eram enviadas para serem analisadas em instituições como a Universidade de Coimbra, a Fábrica Nacional de Cardoaria¹⁰⁹ e o Arsenal Real do Exército. A investigação feita por cientistas na academia e por militares nos arsenais se caracterizava por dar relevância aos parâmetros físicos, como rigidez, durabilidade, resistência a vermes, cor e resistência ao trabalho. Como verificado em um relatório de Domingos Vandelli onde o mesmo informa sobre as observações feitas pelos coronéis António de Brito Freire e Cristiano Frederico Weinholtz em 1760 acerca da diversidade dos seus pesos das madeiras da Bahia.¹¹⁰

Domingos Vandelli foi diretor do Jardim Botânico da Ajuda até 1810 e professor de História Natural na Universidade de Coimbra. Ele produziu importante material que informa sobre os estudos sobre a madeira nas instituições portuguesas. Em outra passagem de sua Memória, Vandelli relata.

Na Fábrica da Cardoaria da Corte testava-se a resistência e a eficiência destes novos produtos e de outros oriundos de diferentes pontos do Brazil, como o arbusto jecúm da Baía e a guaxima de Santa Catarina. [...] As madeiras da floresta Amazônica ou dos sertões de Pernambuco, preparadas pelos índios e negros dos estaleiros do Estado do Grão-Pará ou recolhidas pelo oficial Julião Álvares, eram enviadas para Lisboa para serem experimentadas no Arsenal do Exército e na construção naval e civil.¹¹¹

Como podemos perceber, a madeira recolhida no Pará chegava nas instituições portuguesas para serem “experimentadas”. Tais experiências ajudavam a administração a conhecer e selecionar aquelas que mais fossem capazes de servir aos seus fins. Essa seleção, por sua vez, só foi possível, mediante à experiência que índios, negros e trabalhadores de origem europeia compartilhavam na fabricação de madeiras no Estado, sendo estas experiências a base de onde se pôde construir uma rede de informações sobre as madeiras.

Essa rede de informações, como já salientado anteriormente, deu margem para o processo de classificação que então se imprimiu acerca dessas madeiras. Vejamos, então, como os relatos do Padre João Daniel, do arquiteto italiano a serviço da Coroa Portuguesa,

¹⁰⁸ Gomes, Emília Vaz e Malaquias. Isabel. Op. Cit, p. 108.

¹⁰⁹ Estabelecimento pertencente à Marinha Portuguesa onde se fabricava cordas, cabos, velas e bandeiras que iam equipar os navios.

¹¹⁰ VANDELLI, Domingos. Op. Cit, p. 148-149. Apud. GOMES. Emília Vaz e MALAQUIAS. Isabel. nota 44.

¹¹¹ VANDELLI, Domingos. Op. Cit, p.25. Apud. Gomes. Emília Vaz e MALAQUIAS. Isabel. Op. Cit, p. 110.

Antônio Landi e do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira apresentaram as madeiras que relacionaram em seus escritos.

1.3 Descrições das madeiras da Amazônia na segunda metade do século XVIII

Como mencionado no tópico anterior, a segunda metade do século XVIII experimentou novas frentes de avanço da colonização lusa. A natureza da Amazônia seria novamente alvo de narrativas descritivas sobre sua fauna, sua flora e seus habitantes. Essas descrições são peças fundamentais para aqueles que intentam conhecer aspectos da natureza, bem como dos hábitos e costumes que mediavam a relação dos seres humanos com o ambiente natural daquele período.

Na comissão de demarcação chefiada pelo governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado, os técnicos exploraram rios e matas, produziram mapas e vasto material iconográfico sobre a fauna e flora da região. Em consequência das informações levantadas foram construídas e recuperadas fortificações, como a de S. José de Macapá, fundados núcleos urbanos, como a fundação da vila Borba-a-Nova e criou-se a capitania de S. José do Rio Negro.¹¹² A presença de árvores para madeiras foi um dos elementos detalhados pela equipe da comissão. O desenhador da equipe Antônio Landi, que também viria a se destacar depois como arquiteto, trabalhando em importantes obras de urbanização no Pará, era o encarregado de desenhar mapas e documentar a fauna e flora da região.¹¹³

Antônio José Landi, nascido na Itália, em outubro de 1713, se formou mestre em Arquitetura e Perspectiva no Instituto de Ciências e Artes de Bolonha. Foi discípulo direto de Fernando Galli de Bibiena, membro de tradicional família de artistas italianos dos séculos XVII e XVIII. No ano de 1743, Landi é eleito membro da Academia Clementina de Bolonha e cinco anos depois passa a dirigir a construção da Igreja dos Agostinhos de Cesena. Em 1750, foi convidado pelo governo de Portugal para fazer parte da equipe que viria ao Brasil, objetivando colocar em prática as determinações demarcatórias dos limites entre Portugal e Espanha, definidas no Tratado de Madrid.

¹¹² Op. Cit.

¹¹³ NUNES, Larissa Corrêa Acatauassú. **Estruturas de cobertura na arquitetura religiosa de Landi em Belém – PA**: avaliação de tipologia, comportamento estrutural e identificação das espécies vegetais. Dissertação de mestrado, Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador/Bahia, 2005, p. 27.

Parte do material produzido por Landi em sua expedição pela Amazônia é até hoje desconhecido.¹¹⁴ Em seu manuscrito, o desenhador/arquiteto se refere a várias espécies de madeiras, nem sempre fáceis de serem identificadas, pois, além do manuscrito ter sido escrito em italiano, associado à língua portuguesa e indígena de mais de dois séculos e meio atrás, há ainda fatores como: a variação local de nomes para uma mesma espécie, a variedade entre as próprias espécies, espécies que podem ter sido extintas e não ser possível identificá-las, enfim, uma gama de possibilidades que devem ser levadas em consideração ao fazer o mapeamento das espécies relatadas nos textos daquela época.

Em seu manuscrito, ele identifica 117 espécies de vegetais e fornece informações da experiência daquela sociedade com as árvores da região, destacando os seus principais usos.¹¹⁵ Landi registra árvores frutíferas como caju, goiaba, cupuaçu, biribá, abacate, cacau. Árvores medicinais, como a fava-de-impigem. Cipós, como a baunilha. Além de outros usos como a plumagem da samaúma vermelha, utilizada para encher colchões, o manguê e a acapurana, que serviam para curtir o couro. As árvores, cujas madeiras serviam para construção, ganham destaque também na descrição do arquiteto.

Quadro 2: madeiras de construção registradas por Antônio Landi

<p>acapu, anani, andiroba, angelim, bacuri, castanho, cedro, copaíba, cumarú, jenipapo, jeniparana, jutaí, louro, maçaranduba, marupá, muirajuba, muiiraquatiara, pau d'arco ou ipê, pau-ferro, pau-rosa, pau-roxo, pau-vermelho, pequiá, sucupira, sumaúma branca.</p>

Fonte: Landi: fauna e flora da Amazônia Brasileira.

Em sua descrição, Landi geralmente observa características físicas das madeiras como forte, dura, pesada, leve. Também indica sua durabilidade, sempre atentando para sua resistência dentro da água, ratificando a preocupação da época com a construção naval. Por exemplo, o bacurí, o pequiá e a sucupira, consideradas como madeiras fortes e duráveis, utilizadas para construção de embarcações. Apesar da descrição do arquiteto ser, em grande parte, limitada por expressões genéricas como “serve para várias obras”, “lenho de primeira qualidade”, “serve para qualquer obra de casa”, entre outras.

Como visto anteriormente, outra importante descrição da época foi feita pelo padre jesuíta João Daniel. Ele chegou à capitania do Pará em 1741 e viveu nas missões

¹¹⁴ O único códice conhecido de Landi sobre seu trabalho como desenhador de temas de História Natural foi transcrito e traduzido no livro “Landi: fauna e flora da Amazônia Brasileira”, publicado pelo Museu Paraense Emílio Goeldi. Aqui utilizei a versão digitalizada do livro, disponível em https://issuu.com/ufpadoispontozero/docs/landi_fauna_e_flora

¹¹⁵ De acordo com MENDONÇA, Isabel Mayer Godinho. Apud. NUNES, Larissa Corrêa Acatuassú. Op. Cit. o manuscrito de Landi foi escrito muito provavelmente em 1777, quando Landi já estava em Belém.

amazônicas de 1751 até 1757, quando foi expulso com os demais jesuítas. De acordo com Leandro Tocantins,¹¹⁶ certamente a maior parte de sua obra foi escrita enquanto esteve preso em Lisboa, portanto baseada nas lembranças vividas nas missões e no seu cotidiano dividido com os indígenas. Aproveitando essa vivência local, o jesuíta geralmente utiliza a nomenclatura empregada pelos indígenas para nomear as árvores da região, mas quase sempre traduzindo para o português.

Como bem observa Kelerson Semerene Costa, o *Tesouro descoberto no máximo Rio Amazonas* é uma obra incomum, pois, apesar de muitos autores elogiarem a natureza amazônica e destacarem as suas potencialidades, poucos esboçaram um projeto ou apresentaram métodos para a sua benéfica utilização, como fez o padre jesuíta.¹¹⁷ Ainda segundo Kelerson Costa, a obra de João Daniel “é um conjunto integrado que considera as condições ambientais, a técnica e as relações sociais na organização da sociedade portuguesa no Estado do Grão-Pará e Maranhão, afirmando ser ali uma terra onde os homens poderiam desfrutar de abundância e riqueza”.¹¹⁸

No compêndio das riquezas da Amazônia compilado por João Daniel, as árvores são objeto do Tratado Terceiro, o qual ele identifica como “da riqueza do Amazonas na preciosidade da sua madeira”, enfatizando a “multidão, variedade, e preciosidade dos paus que por todo o vasto, e dilatado distrito das suas matas se criam, e se perdem”.¹¹⁹ Ele geralmente identifica as madeiras comparando-as com espécies conhecidas dos europeus – tornando a descrição mais compreensível dos prováveis leitores de sua obra; os principais usos nos quais geralmente são empregadas – trazendo à tona costumes e hábitos locais; e outros possíveis usos – aqui deixando claro seu objetivo de sugerir um projeto de colonização, com melhor aproveitamento dos recursos da região.

Os tópicos verificados na obra de João Daniel, como forma de divisão para descrever as árvores, supõe uma hierarquia de viés utilitarista, definida pelo jesuíta.

¹¹⁶ TOCANTINS, Leandro. Introdução. In: JOÃO DANIEL, Padre. **Tesouro descoberto no Rio Amazonas**. Op. Cit.

¹¹⁷ João Daniel considera o cultivo da mandioca como sustento da população e a falta de barcos para uso comum os principais fatores impeditivos do bem comum, e aumento do Estado. Para João Daniel, o hábito da população de cultivar pelo método de sucessivas derrubadas e queimadas exigia o emprego de um grande número de trabalhadores, o que só seria possível para aqueles mais abastados, deixando aqueles com menos condições na total dependência dos outros para terem o que comer. Segundo o jesuíta, o transporte feito pelos rios em embarcações particulares, com escravos também próprios para condução dos mesmos, era outro fator limitador do desenvolvimento da região, “logo só quem tem escravos se pode servir no Amazonas” (DANIEL, João. Op. cit. vol 2. pp. 99-100). Ver: COSTA, Kelerson Semerene. *Natureza, colonização e utopia na obra de João Daniel. História, Ciência, Saúde - Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 14, suplemento, dez. 2007, pp. 95 – 112.

¹¹⁸ COSTA, Kelerson Semerene. Op. cit. p. 97.

¹¹⁹ DANIEL, João. Op. cit. p. 475.

Primeiramente, ele organiza sob a expressão “Dos mais preciosos paus do grande rio Amazonas”, as madeiras malhadas, pintadas ou listradas, utilizando como critério para essa “preciosidade”, além da vivacidade de suas malhas, pintas e listras, serem “fortes, duras e sólidas”, como o pau pinima e o pau-santo ou ainda “leves, sólidas e finas”, como paricá, surubiiba e cotiara.

Entre as “outras espécies de paus preciosos”, João Daniel relaciona madeiras de cores lisas, vermelhas, como o condurú e a aroeira. Madeiras amarelas, como o pau-amarelo, o pau de candeia, guataíba e a tatajuba. João Daniel cita ainda nessa classificação pau-rosa, pau-roxo, pau-mulato, jacarandá, jutaí, angelim, pau de casca preciosa, itaíba, e maçaranduba.

Ele segue na sua descrição das madeiras “mais notáveis”, cumaru, pequiá, acotitereuba, pau d’arco, acapu, sapucaia, sucupira, bacuri, copaíba, cedro, louro, entre outros. Ainda há outras madeiras de construção, as quais João Daniel cita entre “algumas outras plantas notáveis”, enfatizando outras qualidades dos vegetais, como a andirobeira, que além de ser utilizada na construção de embarcações e para a fabricação de forros, Daniel destaca os préstimos de seu azeite. Também o castanho, destacando seu fruto já bem conhecido na Europa como castanhas do Maranhão.

Apesar de ser um registro bem extenso, ele mesmo esclarece que o seu relato dá notícias “de algumas espécies mais conhecidas, que até o presente se tem descoberto”, posto que existe diversas variações para uma mesma espécie vegetal. Ainda assim, a descrição do padre jesuíta é fundamental para os estudiosos da Amazônia Colonial, pois, expressam o olhar de quem conviveu na região e nos informa sobre os hábitos e costumes locais acerca do uso dos produtos da floresta. Além da madeira, ele também descreve outros usos das árvores, como cipós para fazer corda, calafeto, azeites para envernizar peças, suas frutas comestíveis, cascas para curtimento de couros e muitos usos culinários e medicinais.

O terceiro registro do período foi o do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira. Baiano, formou-se bacharel na Universidade de Coimbra, em 1778, recebendo meses depois o título de doutor. Sendo assistente e discípulo talentoso de Vandelli, seria ele escolhido para comandar uma viagem filosófica pela América do Sul.¹²⁰ A viagem tinha como finalidade recolher material para o Real Museu de Lisboa, percorrendo as capitânicas do Norte do Brasil, Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá. A viagem foi planejada

¹²⁰ RAMINELLI, Ronald. Op. Cit. p. 3.

pelo italiano Domenico Vandelli, sob a égide da Academia das Ciências de Lisboa. A equipe comandada por Alexandre Rodrigues Ferreira partiu de Lisboa para Belém em 1783, chegaram acompanhados do novo Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará, Martinho de Souza e Albuquerque, e do Bispo, D. Frei Caetano Brandão.

As instruções particulares da Viagem Filosófica previam a estadia em Belém de um mês e meio, todavia a falta de embarcações, provisões e mão de obra indígena para a realização de uma jornada tão longa no Rio Amazonas adiou a permanência dos viajantes em Belém, permanecendo na capital do Estado por onze meses.¹²¹ Durante sua permanência, a equipe organizou pequenas expedições aos arredores da cidade. A primeira expedição foi realizada para a ilha de Marajó, a segunda viagem partiu para a Fortaleza de Alcobaça, no Rio Tocantins.¹²² Em fins de 1784, partiu para o Rio Negro, que percorreu até a fronteira, subindo o Rio Branco, retornando para Barcelos, capital da capitania de São José do Rio Negro. Em 1788, deixa Barcelos em direção aos rios Madeira e Guaporé, alcançando, em 1789, Vila Bela, a capital da capitania de Mato Grosso, posteriormente seguiu para a Vila de Cuiabá, descendo até o Rio Paraguai, retornando a Belém em janeiro de 1792.¹²³

Os manuscritos resultantes da “Viagem Filosófica” encontram-se hoje na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Em cada manuscrito, os vegetais estão classificados conforme a utilidade da madeira, citadas pelos seus nomes comuns, sem a descrição das espécies. Por exemplo, relaciona as madeiras para a construção de canoas, madeiras utilizadas para a construção de casas e obras de marcenaria, utilização das cascas das árvores para curtir couros e em outro manuscrito ele descreve as palmeiras.¹²⁴

Quadro 3: Madeiras que servem para casa e obras de marcenaria

Acariquara, cumaru, jutaí-mirim, acapu, pau vermelho, muira-pinima, muiraquatiara, nurumurú, pau de remo, castanheiro, sapucaia, maçaranduba.

Fonte: Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

¹²¹ PATACA, Ermelinda. Op. Cit. p. 67.

¹²² Idem. p. 65.

¹²³ NUNES, Larissa Corrêa Acatauassú. Op. Cit. p. 60.

¹²⁴ Idem. Ibidem.

Quadro 4: Memória sobre as madeiras mais usuais de que costumam fazer canoas, tanto os índios como os mazombos do Estado do Grão-Pará

Pequiá, piquiarana, louro vermelho, louro amarelo, louro preto, cupiúba, pau amarelo, guariúba, cumandá-guaçú, bacuri, itauba, cumaru, imbirajuba, angelim preto, angelim vermelho, angelim pedra, acapu-rana, paracuuba, tatajuba, embirarêma, acaju-carana, jutaf, acapu.

Fonte: Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Podemos observar nas nomeações de madeiras registradas por Alexandre Ferreira que o naturalista recorreu à tradição indígena para nomear muitas espécies, o que nos leva a acreditar que suas memórias foram oriundas, em grande medida, das experiências que ele viveu no período em que esteve em contato com essa população no decorrer de sua viagem pelo interior do Estado, assim como aconteceu com seus dois antecessores aqui já citados, o padre jesuíta João Daniel e o arquiteto/desenhista Antônio José Landi.

Entre as madeiras de construção citadas por João Daniel, Antônio Landi e Alexandre Ferreira, pelo menos vinte foram destacadas por dois ou três desses autores, nos levando a acreditar que essas seriam as mais utilizadas naquele contexto. Cruzando as informações desses registros de época com dados atuais acerca das madeiras referendadas chegamos às seguintes informações:

Acapu: de acordo com João Daniel, significa “*pau de casa*” ou “*pau de que se fazem as casas*”, madeira da qual se faziam as casas de índios, brancos palácios e templos. Tanto João Daniel, quanto Landi chamam atenção para as características dessa madeira, qual seriam dura, forte, pesada e durável, tanto na água quanto fora dela, e indicam sua maior utilização em esteios, vigas, tabuas. Alexandre Ferreira também registra o uso do acapu em esteios. No banco de dados da REMADE,¹²⁵ a madeira acapu é apresentada como madeira pesada e dura, com alta resistência mecânica e ao ataque de fungos, insetos e brocas marinhas. Indica o uso na construção civil e naval, carpintaria, marcenaria, tacos de bilhar, assoalhos, vigas, dormentes, laminados, lambris, móveis e construções externas.

Andiroba: João Daniel chama atenção para os préstimos de seu azeite, que era próprio para vários fins, menos para uso culinário, posto que é amargoso. Muito boa para fabricação de forros, porém não recomendada para embarcações, pois não é tão durável a sua madeira. Antônio Landi indica somente a utilização dessa madeira para fabricação de

¹²⁵ O portal REMADE é um instrumento digital oriundo dos desdobramentos de divulgação da Revista da Madeira, editada desde 1990. Especialistas no fornecimento de informações de base florestal, o grupo disponibiliza um banco de dados on-line, divididos em: silvicultura, madeiras e máquinas. O banco de dados sobre madeiras está disponível em <http://www.remade.com.br/madeiras>

lenha. Segundo dados do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), em testes de laboratório, sua madeira foi considerada não durável à deterioração por fungos. Utilizada na construção civil leve, como portas, caixilhos, batentes, forros, lambris, rodapé; móveis decorativos; chapas compensadas e lâminas decorativas.

Angelim: João Daniel registra que haveria três ou quatro espécies: vermelho, preto (pela sua duração, o mais buscado para embarcações e demais obras), os que chamam pau de coco (chamado assim porque serrado o pau, ficam as tábuas com malhas) e haveria também uma quarta, que João Daniel não precisa o nome e observa que muitos não fazem diferença entre esta e o pau de coco apresentado. Ainda, segundo o padre jesuíta, o angelim é madeira de muita duração, muito pesado e muito sólido. Também se admira nele a grande altura e grossura que atingem suas árvores. Por sua grandeza era a árvore mais buscada para a construção de embarcações maiores, que se fabricavam inteiriças, ou seja, de um único pau. Landi, em convergência com Daniel, afirma que o Angelim é uma árvore Real e de grande valor, também destacando que é madeira durável, da qual se fazem mastros de canoas. Ele também descreve o Angelim-Coco e o Angelim-Pedra. Alexandre Ferreira registra o angelim preto, angelim vermelho e o angelim pedra, segundo o naturalista são todas madeiras pesadas, todavia, o preto é mais durável. O Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) ratifica que o angelim é árvore diversa, porém semelhantes nas suas características. Produzem madeiras duras e pesadas, altamente resistente ao apodrecimento e à ação de cupins de madeira seca, mas suscetível ao ataque de brocas e organismos marinhos. Utilizada atualmente na construção civil pesada, como dormentes ferroviários, cruzetas, estacas, caibros, vigas; partes decorativas de móveis; embalagens; cabos de ferramentas; e continua o seu uso na construção de embarcações (quilhas, convés, costados e cavernas).

Bacuri: De acordo com João Daniel, é *pau real*, devido ser madeira dura, forte e ter muita duração, sendo muito bom para o ministério das embarcações. Landi também destaca essa característica da madeira, dizendo que por ser dura e forte resiste à construção de canoas e navios. Alexandre Ferreira também indica o uso dessa madeira na construção de embarcações. Segundo dados do IPT, a madeira de bacuri é altamente resistente à ação de fungos apodrecedores e tem resistência moderada à ação de cupins. Dados do instituto indicam ainda o uso dessa madeira na construção de embarcação, quilhas, convés, costados e cavernas; na construção civil pesada, como dormentes ferroviários, cruzetas, estacas, esteios, vigas, caibros; construção civil leve, como

batentes, portas, lambris, forros, painéis, andaimes, pontaletes; tacos, tábuas e parquetes em assoalhos; móveis decorativos; tanoaria e embalagens.

Castanheira: João Daniel informa acerca da diversidade das castanhas que tem essa árvore. Lembra que registrou a *jacapocaia* (sapucaia) entre os *paus reais*, por ser muito durável. As demais espécies, segundo ele, seriam um pouco mais inferiores, porém sua madeira também muito boa, dura e forte, capaz de toda obra. Landi descreve a castanha do Pará e de sapucaia também sendo bem genérico quando fala do uso de sua madeira. Segundo o arquiteto, é madeira muito boa para várias obras. Alexandre Ferreira, anotou seu uso para obras de marcenaria. De acordo com o IPT, em ensaio de laboratório, a madeira de castanheira demonstrou ser resistente ao ataque de fungos e insetos. Seus principais usos atualmente são na construção civil leve, portas, venezianas, caixilhos, forros, lambris, painéis, ripas, andaimes, pontaletes; móveis; chapas compensadas; lâminas decorativas; embalagens.

Cedro: Landi registra duas espécies de cedro, um branco e outro vermelho, sendo o vermelho o mais durável. Ele diz que é uma madeira durável tanto na água quanto fora dela, por isso, muitos trabalhos são feitos com ela, mas o seu melhor uso era transformá-la em tábuas. João Daniel também registra a existência do cedro branco, vermelho e apresenta um terceiro, segundo ele, de cor pardacenta. São árvores muito altas e grossas, havendo toras de 40, 50 e mais palmos de roda. Ele também indica que o cedro vermelho era o mais utilizado. Por ser madeira leve, fácil de trabalhar e nela não entrarem nem caruncho, nem cupim e nem turu, era geralmente buscada para fabricação de imagens. Difere de Landi ao dizer que as embarcações construídas com cedro têm pouca duração. Dados do IPT indicam que o cedro apresenta durabilidade moderada ao ataque de fungos e cupins e baixa resistência ao ataque de xilófagos marinhos, se aproximando mais do que registrou João Daniel. Seus principais usos atualmente são na construção civil leve, portas, venezianas, caixilhos, lambris, painéis, molduras, guarnições, forros; móveis finos e decorativos; chapas compensadas; embalagens; molduras para quadros; decoração e adorno; instrumentos musicais ou parte deles; cobertura, piso e forro de embarcações.

Copaíba: Landi e João Daniel evidenciam o óleo extraído da árvore, que teria muita utilidade, inclusive para envernizar portas e janelas, como exemplifica o arquiteto. Sobre a madeira, João Daniel a caracteriza como excelente para a fabricação de canoas, segundo ele, talvez devido ser madeira oleosa e nela não penetrar tanta umidade. Landi, por sua vez, diz que é madeira fina e ondulada, todavia sem utilidade, devido se encontrar distante da cidade, nos rios Capim, Trombeta e Tocantins. De acordo com dados do IPT, a copaíba

tem várias espécies, porém semelhantes em suas características. Em ensaios de laboratório demonstrou alta resistência ao ataque de fungos e cupins, porém, em ensaios de campo, apresentou baixa resistência aos xilófagos marinhos. Utilizada atualmente na construção civil leve, portas, venezianas, ripas, cordões, guarnições, rodapés; materiais de uso temporário, pontaletes, andaimes e formas para concreto; partes internas de móveis; lâminas decorativas; chapas compensadas; embalagens.

Cumarú: de acordo com João Daniel, “é pau real tão duro, e tão sólido que fere nele fogo o machado”.¹²⁶ Devido a essas propriedades, o cumarú era o mais indicado para moendas nos engenhos de açúcar e outras obras que demandam durabilidade. Informação também compartilhada por Landi e Alexandre Ferreira. Segundo dados do IPT, é madeira altamente resistente ao ataque de fungos apodrecedores e cupins, mas apresenta baixa resistência à organismos marinhos. Indica como principal uso na construção civil pesada, como pontes, poste, estacas, mourões, cruzetas, dormentes ferroviários, vigas e caibros; construção civil leve, como batentes, forros e lambris; tacos, tábuas e parquetes em assoalhos; partes decorativas de móveis; cabos de ferramentas; embarcações (não detalhando a parte construída).

Jenipapo: João Daniel registra a preferência por essa madeira na construção de coronhas de espingardas, varas e varais de carruagens, por ser leve e flexível. Landi explica que seu lenho possui coloração branca e é utilizado para trabalhos finos, entalhes e aplicações.

Jutaí: para o padre João Daniel, o pau chamado pelos naturais *jotaí* é também *pau real*, segundo ele, por ser muito pesado, sólido, fino e durável. De cor vermelho claro, se diferenciam algumas espécies pelo fruto e pela cor, mais ou menos vivas. São utilizados em moendas de açúcar. Landi também observa que é madeira de qualidade, que serve para qualquer obra de muita duração. De acordo com o naturalista Alexandre Ferreira, a casca da árvore de jutaí era utilizada pelo “índio pagão” para fazer suas canoas. No banco de dados do IPT, o jutaí aparece como uma variação de nome popular da madeira jatobá, bem como, copal, courbaril, jataí, jatobá-curuba, jatobazinho, jataí-açú, jutaí-do-igapó, jutaí-grande, jutaí-mirim, jutaí-vermelho, quebra machado. É espécie considerada altamente resistente aos fungos de podridão, porém suscetível aos perfuradores marinhos. Seus principais usos são, construção civil pesada, dormentes ferroviários, cruzetas, vigas, caibros e tesouras; construção civil leve, portas janelas, batentes, guarnições, rodapés, painéis, forros e lambris; tábuas, tacos e parquetes em assoalhos; degraus de escada;

¹²⁶ DANIEL, João. Op. cit. p. 486.

móveis finos; artigos de esporte e brinquedos; cabos de ferramentas; implementos agrícolas; peças torneadas.

Louro: segundo o padre João Daniel, o pau louro é quase semelhante ao cedro e tem os mesmos préstimos para tabuado de forros e sobrados. Alexandre Ferreira registra o louro vermelho, amarelo e preto. Landi registra a presença de duas espécies, o branco e o vermelho. O primeiro utilizado em pequenas canoas e tábuas, que costumam entortar com o tempo. O segundo é ainda menos resistente, principalmente na água. Dados do IPT ratificam a baixa durabilidade natural da madeira, mas registram que é madeira fácil de ser trabalhada. Utilizada principalmente na construção civil leve, painéis, forros e lambris; móveis; lâminas decorativas; peças torneadas; decoração e adorno.

Maçaranduba: João Daniel destaca sua dureza, fortidão e que as canoas construídas com essa madeira são muito duráveis. Alexandre Ferreira a registra em obras de marcenaria, assim como Land, o qual destaca que a maçaranduba é madeira dura e refinada, boa para várias obras, especialmente para balaustradas, cornijas e outros entalhes. Segundo dados do IPT, é árvore que produz madeira pesada e dura, resistente ao ataque de fungos e cupins, porém susceptível ao ataque de perfuradores marinhos. Usada atualmente principalmente na construção civil pesada, como dormentes ferroviários, pontes, cruzetas, estacas, tesouras, vigas e caibros; puxadores e entalhes de móveis; peças torneadas; instrumentos musicais; lâminas; tacos de bilhar.

Pau d'arco ou Ipê: segundo João Daniel, chama-se assim porque dela fazem os índios os seus arcos. Registra que haveria duas espécies, ambas com madeira muito dura, sólida e forte. Landi também registra o Pau d'arco como sendo madeira muito forte e pesada, observando que mandou fazer o pelourinho da cidade de Belém com essa madeira. De acordo com informações do IPT, essa espécie produz madeira pesada e dura, apresenta alta resistência ao ataque de fungos e cupins, resistência moderada ao ataque de perfuradores marinhos e resistente ao apodrecimento. Usada atualmente na construção civil pesada, pontes, dormentes ferroviários, cruzetas; construção civil leve, portas, janelas, batentes, rodapés, forros, lambris; tábuas, tacos, parquetes em assoalhos; degraus de escada; partes decorativas de móveis; cabos de ferramentas; peças torneadas; implementos agrícolas; instrumentos musicais ou parte deles.

Pau ferro: João Daniel diz que os índios o chamam Itaíba, que quer dizer pau de ferro, por ser duro, sólido e forte. Segundo ele, tem duas espécies. A primeira, cresce e engrossa quase como o angelim e por isso, também, por correr bem na água e não afundar, é muito buscado para a fabricação de canoas. A segunda, muito difícil de trabalhar, por ser

enviesada além de ter mais facilidade em rachar quando vai ao fogo e afundar, por esses fatores não era tão apta para embarcações. Landi parece ter tido contato ou notícias apenas da segunda espécie descrita por Daniel, posto que registra que o pau de ferro é madeira dura, difícil de trabalhar e por isso não muito usada. Cita o uso em caixa de tabaco e outros mimos.

Pau Rosa: Landi e João Daniel destacam o cheiro agradável da árvore. Segundo João Daniel, “a cor é branca amarelada, o cheiro é suave e por ele buscado para muitos artefatos, porque não só é cheiroso, mas comunica o seu cheiro ao que lhe metem dentro”.¹²⁷ Alexandre Ferreira diz que é madeira leve, da qual se faziam canoas que duravam cerca de 4 anos. Madeira fácil de trabalhar. Atualmente destaca-se na produção de óleo essencial de aroma agradável, rico em linalol e muito utilizado na indústria de perfumaria como fixador.¹²⁸

Pau Roxo: segundo João Daniel, é pau real, porque é sólido, fino e de muita duração. A sua cor, um roxo muito vivo e muito claro, porém desbota com o tempo. De acordo com Landi, é madeira fina que serve para as mesmas obras que o pau amarelo, sendo muito valorizado quando seu uso é associado com esse. De acordo com dados do IPT, a madeira de pau-roxo é considerada de alta resistência ao ataque de fungos e cupins, porém pouco resistente à organismos marinhos. Usada principalmente em obras de construção civil pesada, dormentes ferroviários, cruzetas, esteios, estacas, tesouras, vigas e caibros construção civil leve, portas, janelas, batentes, painéis, forros e lambris; tábuas, tacos e parquetes em assoalhos; móveis decorativos; embarcações; lâminas decorativas; cabos de ferramentas; decoração e adorno; tacos de bilhar.

Pau vermelho: João Daniel cita três espécies de madeira vermelha, o Pau-Brasil, o Condurú e o Aroeira. No banco de dados do Instituto de Pesquisas Tecnológicas, o condurú é citado como sendo uma variação de nome popular da madeira Muirapiranga, bem como, conduru-de-sangue, conduru-vermelho, pau-brasil, falso-pau-brasil, pau-rainha e pau-vermelho. Do pau-brasil, o jesuíta destaca suas características tintoriais e seu grande comércio para a Europa. Do conduru, evidencia ser madeira dura, sólida e tem um vermelho claro, que parece dourado. Também é bem genérico ao falar do uso dessa madeira, cita a fabricação de bastões e que teria as mesmas utilidades que os demais *pau reais*. Alexandre Ferreira registra o pau vermelho como madeira usada para obras de marcenaria. Dados do IPT informam que é madeira durável e altamente resistente e

¹²⁷ Idem. p. 485.

¹²⁸ **Informativo Técnico Rede de Sementes da Amazônia.** N° 4, 2004.

moderadamente fácil de trabalhar. Usada principalmente em obras de construção civil pesada, dormentes ferroviários, cruzetas, mourões, estacas, tesouras, vigas e caibros; construção civil leve, painéis, forros e lambris; tacos e parquetes em assoalhos; móveis decorativos; decoração e adorno.

Sobre a madeira **aroeira**, o padre jesuíta informa que é madeira maciça, dura e forte e, por essas características, capaz de toda obra. No banco de dados do IPT, a aroeira é registrada como nome popular da madeira Muiracatira, bem como, baracatiara, Gonçalves Alves, muiraquatiara, gonçaleiro, aderno-preto, aroeirão, maracatiara, maracatiara-vermelha, muiracatiara-rajada, sanguessugueira. Apresenta resistência ao ataque de insetos ou cupins de madeira seca, porém não tem resistência à organismos perfuradores marinhos. Landi, por sua vez, menciona o pau vermelho (*pau incarnato*) de forma genérica, somente indicando que é uma madeira muito bonita e que serve para qualquer obra de casa, não sendo possível definir a espécie da madeira vermelha a qual se refere o arquiteto.

Piquiá: Segundo o padre Jesuíta, o piquiá “é pau real, compete na dureza, e duração com o pau-ferro, e com o pau cumaru; e tem como ele os mesmos préstimos para feitura de canoas, moendas e semelhantes obras”.¹²⁹ Segundo ele, essa madeira tem em três espécies. A primeira e melhor, por ser a mais durável, é o preto. A segunda é o branco ou pardo, e a terceira é o vermelho. Landi e Alexandre Ferreira também registram o Piquiá como madeira de grande duração e constantemente utilizada para obras de navios, canoas e mesas. De acordo com dados do IPT, em ensaios de laboratório, essa madeira apresentou ter alta resistência a fungos e cupins. Seus principais usos atualmente são na construção de embarcações, quilhas, convés, costados e cavernas; na construção civil pesada, dormentes ferroviários, cruzetas, postes, defensas e mourões, vigas e caibros; tanoaria e embalagens.

Sucupira: Landi informa que é madeira forte, considerada *pau real*. João Daniel, que é madeira tão forte, sólida e duradora quanto o Acapú, porém mais corpulento, por isso mais apto para canoas. Dados do IPT informam que a madeira de Sucupira, em ensaios de laboratório, demonstrou ser resistente ao ataque de fungos e cupins e, em ensaio de campo, com a madeira em contato com o solo, apresentou vida superior a 15 anos. O Instituto também cita seu uso atualmente na construção de embarcações; na construção civil pesada, dormentes ferroviários, cruzetas, estacas, pontes, tesouras, vigas e caibros;

¹²⁹ Idem. p. 487.

construção civil leve, batentes, janelas, painéis, lambris e forros; tábuas, tacos e parquetes em assoalhos; mobiliária; peças de decoração e adornos; cabos de ferramentas.

Sumaúma: Landi e João Daniel registram que sua madeira não é durável. Daniel acrescenta que a maior notabilidade era dos frutos da árvore, cujo miolo é uma espécie de penugem que os holandeses costumavam misturar a casca na fabricação de chapéus, porém o uso mais comum na Europa era para enchimento de colchões, por ser muito quente e macia. Dados do IPT confirmam a baixa resistência natural da madeira, todavia que é madeira de bom acabamento. Utilizada atualmente em embarcações (não definem quais peças); chapas compensadas; lâminas de utilidade geral; embalagens; artigos de esporte e brinquedo; lápis; boinas e carretéis.

As descrições de Landi e João Daniel não eram trabalhos de cunho científico, na maioria das vezes fazem descrições genéricas das árvores que descrevem, reconhecendo eles mesmos que havia ainda uma diversidade entre aquelas destacadas. O trabalho de Alexandre Ferreira, apesar de ser circunscrito às expedições científicas do final do século XVIII, na prática, não seguiu o caminho de outros experimentos científicos contemporâneos, também seguindo a tendência utilitarista. Como demonstrado nos parágrafos anteriores, ao consultar dados contemporâneos acerca dessas madeiras, é possível perceber não só uma convergência nas características apresentadas, assim como uma continuidade nos principais usos das espécies identificadas já naquele período¹³⁰.

Como percebido até aqui, as narrativas sobre a Amazônia, nesse estudo, recortada a capitania do Grão-Pará, apresentavam um recorrente paradoxo: a riqueza de seus recursos e a pobreza de seus habitantes. Sobre as madeiras dizia João Daniel,

É o gênero mais avultado das terras do Amazonas, porque tirando alguns campos e tabuleiros, em que só nasce erva, todo o mais espaço do rio, quase de 1.000 léguas de comprimento, e muitas de largura nas suas margens tudo são matas, e mais matas de ótima madeira, umas ainda virgens, porque desde o princípio do mundo ou desde o dilúvio universal lhes não entrou ferro; e nelas se admiram madeiros de toda grandeza, e comprimento; e alguns que têm servido de admiração a todo o mundo como foram um de tal grossura, que apenas o abarcavam 40 homens com os braços estendidos quanto podiam, que vem a fazer 320 palmos, e muitos outros quase semelhantes, e não só na multidão mas muito mais na variedade se admira naquelas matas da onipotência divina.¹³¹

¹³⁰ Maria de Nazaré Ângelo Menezes e Gutemberg Armando Diniz Guerra, fazem um paralelo entre a atividade madeireira do período colonial no Pará e serrarias atuais, indicando similitudes e distanciamentos entre essa atividade ao longo do tempo. Ver: ÂNGELO MENEZES, Maria de Nazaré & GUERRA, Gutemberg Armando Diniz. **Exploração de madeiras no Pará: semelhanças entre as fábricas reais do período colonial e as atuais serrarias.** Op, cit.

¹³¹ Daniel, João. Op. cit. vol 1. p. 468.

Em consonância com a visão daquele tempo sobre o caráter intocável e superlativo das matas da região, o padre jesuíta evidencia a quantidade e variedade das árvores próprias para madeira. Sobre a tal árvore de grossura “que apenas o abarcavam 40 homens, provavelmente ele se referia ao Angelim, mais especificamente o angelim-pedra, árvore recorrente na Amazônia, que chega a alcançar mais de 50 metros de altura e 3 metros de diâmetro. Ao apresentar toda a potencialidade do Estado, nos seus mais diversos produtos, João Daniel questiona porque “no Estado do Amazonas, onde as searas são tão imensas, e a fertilidade não tem semelhante em todo mundo, haja pobreza e muita pobreza”.¹³²

Tal paradoxo é novamente evidenciado na administração de Mendonça Furtado na capitania do Grão-Pará naquele período. Potencializar os recursos da região e alavancar a colonização naquelas paragens, de acordo com o que acreditava o corpo administrativo então no poder em Portugal, era o desafio que o novo governador teria pela frente. Neste sentido, acompanhamos ao longo da administração pombalina e depois continuada por Martinho de Melo e Castro e Francisco de Sousa Coutinho, uma política de utilização das “extensas matas” da capitania, ricas em madeiras, tanto em quantidades como em variedades, como estratégia importante para levar adiante os planos de colonização daquela região.

A utilização da madeira como base da colonização lusa da capitania do Grão-Pará se deu em duas frentes principais: a construção naval – na capitania e no reino – e a construção civil - na construção e reforma de prédios administrativos, religiosos, de defesa e de moradia. As estratégias de aproveitamento desse importante recurso se deu apoiada em um regime de concessões de contratos aos quais estiveram ligados influentes homens de negócios no Estado, como veremos mais adiante.

¹³² Idem. vol 2. p. 136.

Capítulo 2: Como mostra a experiência: As Fábricas Reais de Madeira e a colonização.

No dia 1º de novembro do ano passado se deu o terremoto, sentido em toda a Europa com mais ou menos força, sendo o maior importúnio nessa Corte, onde em menos de cinco minutos que se moveu a terra se arrasou todos os templos, e quase todos os edifícios públicos, particulares, não se vendo algum sem tal ou qual ruína: de baixo dessas perderam muitas vidas e fazendas que acabou de consumir inteiramente o fogo que sobreveio ao terremoto, o qual acendendo-se em várias partes, se ardendo livremente por alguns dias por abandonarem todos a cidade e fugirem para os campos, se ateou com maior força no coração da mesma cidade e lavrando desde S. Paulo até o chafariz de El' Rey e pelo interior (...) se reduziu tudo a cinza, abrasando-se o Palácio Real, a Ribeira das Naus, as Secretarias e todos os tribunais, de que não (?) mais que a Caza da Moeda, a Torre do Tombo e a Chancelaria do Reino. Desde lá se vem sentindo continuamente os mesmos abalos de terra, posto que muito menores frequência (...) por cuja causa vivem todos nos subúrbios da cidade e a Corte nesse Sítio de Belém.¹³³ (Diogo de Mendonça Corte Real para o Bispo do Pará, D. Miguel de Bulhões e Sousa. Lisboa, maio de 1756).

Em maio do ano de 1756 chegam notícias da Corte para o Estado do Grão-Pará e Maranhão através de um ofício enviado pelo Secretário Diogo de Mendonça Corte Real para o bispo D. Miguel de Bulhões. No documento, o secretário descreve os efeitos do terremoto, seguido de um incêndio, que assolou Lisboa em novembro do ano anterior. Segundo ele, os efeitos foram devastadores. A cidade de Lisboa ficou em ruínas, quase todas as construções vieram ao chão, além de ter ceifado milhares de vidas humanas.

Nesse cenário, a demanda por madeira ganha impulso mediante à necessidade de recuperação de Lisboa, destruída pelo terremoto de 1755 e também da reestruturação da frota naval de Portugal, que se encontrava fortemente abalada após diversas guerras com outras potências, oriundas da corrida imperialista. Além disso, Portugal é banhado pelo Atlântico e “todas as atividades marítimas de Portugal têm obrigatoriamente que navegar pelas suas águas, pois é do Reino que partem e chegam a maioria dos meios, tanto de pessoal como materiais, necessários para manter abertas as linhas de comunicação que o uniam às diversas possessões além do reino”.¹³⁴

Para manter essas linhas de comunicações, a construção naval era fundamental, em consonância, a fabricação de madeiras se tornava o ramo mais imediato dessa atividade. A construção naval portuguesa, decorrente da expansão marítima que se

¹³³ Arquivo Público do Pará. Correspondências da Metrópole com o Governo. Códice 86 (1755-1778). Carta de 31 de maio de 1756.

¹³⁴SALGADO, Augusto A. Alves. **O poder naval português no Atlântico: séculos XVI a XVIII.** Comunicação apresentada ao Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades.

acentuou no século XV, já sofria com a necessidade de madeira, pois, se inicialmente a madeira recolhida na zona do litoral era suficiente, logo deixou de ser e se fazia necessário importar madeira de outras partes da Europa e das conquistas lusas, como o Açores, a Madeira e a América Portuguesa.

Esses fatores, em consonância com a experiência já praticada de exploração da madeira na capitania do Grão-Pará,¹³⁵ orientou as novas medidas postas em prática para o aproveitamento desse importante recurso para a Coroa. A legislação pombalina, seguida depois por Martinho de Melo e Castro e Rodrigo de Souza Coutinho, procuraram estimular a indústria naval, incentivar a formação de tripulantes e engenheiros navais, bem como, reorientar a organização dos seus estoques florestais.¹³⁶

Com esse intento, a Coroa promulgou leis, criou repartições (Conservadoria das Matas e Inspeção dos Reais Cortes), e um corpo burocrático específico para a fiscalização florestal (os juizes conservadores das matas), encomendou levantamentos econômico-botânicos e investigações sobre as propriedades físicas das madeiras, bem como dinamizou as propriedades de corte geridas diretamente.¹³⁷

Neste contexto, foram instaladas unidades de corte e beneficiamento de madeiras na capitania do Grão-Pará especificamente para prepararem as madeiras encomendadas pela Coroa, as chamadas Fábricas Reais de Madeira. Para gerir esses cortes, a administração concedeu contratos a particulares, que ganhavam o direito de fabricar as madeiras das encomendas reais e se obrigavam a pô-las prontas próximas do porto de embarque para serem transportadas, por conta da Fazenda Real, para a cidade de Belém, de onde eram enviadas para Portugal.

A dificuldade com mão de obra, a falta de recursos, problemas com transporte e o diminuto preço pago pelas peças de madeira foram alguns dos desafios enfrentados pelas fábricas. Todavia, a Coroa sempre se mostrou interessada em levar adiante essa atividade no Estado.

Como veremos, em torno dessa atividade circulava uma gama de interesses que se acomodavam de acordo com as vicissitudes dos sujeitos envolvidos em fabricar

¹³⁵ Mediante pesquisa realizada em âmbito de mestrado, investiguei a primeira fábrica de madeira por conta da Fazenda Real instalada na Ribeira do rio Moju, na década de 1730, como importante aliada para a ocupação/colonização daquela região, pelo colonizador europeu. Nesse estudo, identifiquei remessas de madeiras da Capitania do Pará para Lisboa, desde a primeira metade do século XVIII. Ver: BATISTA, Regina Célia Corrêa. **Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a vila de Mojú (1730-1778)**. Op. Cit.

¹³⁶ CABRAL, Diogo de Carvalho, 2012. Op, Cit.

¹³⁷ Idem, ibidem.

madeiras. Por exemplo, a aquisição de mão de obra nativa e/ou escravizada de origem africana pelos empreiteiros foi, por muitas vezes, facilitada pela administração interessada na continuidade dos trabalhos de exploração do produto. Eles foram os principais trabalhadores dessa atividade e suas estratégias de recusa ao trabalho obrigavam um constante realinhamento das políticas administrativas referentes ao funcionamento das fábricas.

Em diálogo principalmente com a historiografia indigenista e a historiografia da escravização negra no Pará, esse capítulo tem como objetivo demonstrar a dinâmica das atividades desenvolvidas no âmbito dessas fábricas, apresentando os trabalhadores nativos e os escravizados de origem africana como agentes influenciadores das ações colocadas em prática pela administração, claramente interessada em potencializar a fabricação de madeiras no Estado.

2.1 As Fábricas Reais de Madeiras

As Fábricas Reais de Madeira foram unidades de extração e beneficiamento das madeiras encomendadas pela Coroa portuguesa. A mão de obra era variada, com predominância de trabalhadores nativos, mas também estiveram trabalhando nesses locais, pessoas escravizadas de origem africana e trabalhadores de origem europeia. Essas fábricas se espalharam pelo vale do rio Tocantins e seus afluentes. Há vestígios de cortes instalados no rio Moju, Acará, Igarapé-Miri, Abaetetuba, Barcarena, vila do Conde, também encontramos a instalação de um corte em meados do século XVIII no rio Maguari e outro nos primeiros anos do século XIX no rio Caraparú.

nessa parte não se cortasse nenhum pau que pudesse servir ao serviço dos Arsenais Reais.¹³⁸

Em junho do mesmo ano, o governador respondeu ao secretário que os empreiteiros João Gonçalves Campos e seu sócio fiador Alexandre Lopes Sam Cristóvão, que já tinham sua fábrica instalada na margem esquerda do rio Moju, agora estão instalados do lado direito. As fábricas foram instaladas nesses locais por possuírem matas de abundantes madeiras e rios navegáveis por onde se pudesse escoar a produção. Também favorecia serem localidades próximas de Belém, o que facilitava o transporte até a cidade para que dali fosse exportado.

A cidade de Belém drenava o abastecimento das povoações erguidas ao longo do rio Amazonas, Tocantins e seus diversos braços, que formavam a malha fluvial da região. O porto da cidade, de um lado, recebia tanto a produção dos moradores da região, quanto aquela enviada do Reino pelas frotas mercantis que chegavam para abastecer a cidade e suas ramificações. Por outro lado, também partiam do porto da cidade as embarcações carregadas com mercadorias produzidas na capitania, em direção ao Reino, dentre estas, a madeira.

Essas fábricas foram o principal suporte, no Estado do Grão-Pará e Maranhão, dos Arsenais Reais da Marinha e Exército portugueses, como também abasteceram as construções de embarcações do Arsenal Real do Pará, estabelecido às margens do rio Guamá, em 1761. Isso explica o grande interesse que a Coroa demonstrou em continuar com essa atividade, mesmo quando recebia diversas reclamações acerca dos problemas enfrentados com a atividade no Estado, sendo os principais motivos das queixas a escassez de mão de obra, a falta de transporte e os preços diminutos pagos pelas peças de madeira. Detalharemos esses pontos mais adiante.

Em meados do século XVIII, a fábrica de madeiras instalada na Ribeira de Moju, na década de 1730, acumulava acusações de má administração e prejuízos à Fazenda Real. O Provedor Mathias da Costa Sousa informava da má aplicação que tinha sido feita, principalmente com altos salários pagos a um mestre construtor e oficiais enviados do Reino para trabalhar na fábrica e que estiveram mais tempo desempenhando atividades

¹³⁸ AVISO (minuta) do [secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para o [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, sobre a necessidade de madeiras daquela capitania para o fabrico das lanchas e remos das fragatas de guerra e para o serviço da Ribeira das Naus, devendo-se, por isso, carregar o galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana" e a charrua "Nossa Senhora das Mercês", que saíram com destino ao Estado do Pará, datado de 09 de janeiro de 1764. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 55, documento 5020.

fora dela.¹³⁹ Para o Provedor, uma boa aplicação dos recursos poderia ser muito conveniente se continuasse com a atividade, considerando as muitas madeiras de boa qualidade da capitania.¹⁴⁰

Todavia, logo em seguida, chega para governar o estado João de Abreu de Castelo Branco, que também dá parecer desfavorável à continuação da fabricação de madeiras, pontuando para isso os altos custos com o corte, retirada do mato e transporte do produto, além do inconveniente, de se utilizar uma grande quantidade de índios naquela atividade, em detrimento do uso no serviço dos moradores, conseqüentemente ficando prejudicado o recebimento do dízimo.¹⁴¹

Outra questão que o governador traz à tona era a prática de se usar a mão de obra indígena disponibilizada para o trabalho na fábrica em outras atividades, como serrarias de particulares e nas canoas do sertão. Essa é uma questão que vamos encontrar em vários momentos. Por muitas vezes, estar envolvido com a fabricação de madeiras representava ter algum benefício em relação à questão do acesso à mão de obra. Discutiremos melhor esse ponto mais adiante nesse trabalho.

Essas notícias traziam o paradoxo já identificado no capítulo 1, de que havia concordância da quantidade e qualidade das madeiras da capitania, todavia, que faltava melhor aplicar esforços em explorar esse recurso. Assim, interessada na continuidade da atividade, mesmo mediante alguns pareceres contrários, a administração lisboeta optou por renovar a concessão de contratos a particulares, com obrigação de pagamento de dízimos à Coroa, como de costume.

O contrato estabelecia os direitos e obrigações do empreiteiro. Este deveria aprontar as madeiras encomendadas, com prazo, medidas e valores estipulados no contrato. Também deveria pôr as madeiras a borda d'água, fazendo essas despesas por sua conta. A Fazenda Real, por sua vez, ficava responsável por ceder os índios para o trabalho, porém também ficando por conta do empreiteiro o pagamento desses trabalhadores. O transporte das madeiras dos portos e praias onde foram colocadas pelo

¹³⁹CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei [D. João V], sobre a má aplicação que se fez da fábrica de corte das madeiras e respectivas despesas, datado de 08 de agosto de 1736. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 19, documento 1734.

¹⁴⁰ Idem.

¹⁴¹CARTA do [governador e capitão-general do Estado do Maranhão e do Pará], João de Abreu de Castelo Branco, para o rei [D. João V], sobre as despesas da fábrica de madeiras para navios administrada pelo mestre da Ribeira, Teodósio Lopes, datado de 02 de novembro de 1737. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 20, documento 1905.

empreiteiro até à cidade de Belém era responsabilidade da Fazenda Real, assim como a despesa com o mestre carpinteiro, que deveria aprovar e marcar as madeiras fabricadas.

Na década de 1750, o contrato foi concedido ao mestre carpinteiro Alexandre Lopes Sam Cristovão, que estabeleceu seu corte no rio Maguari para fabricar as madeiras com o trabalho de quarenta índios. Em 1752, o contrato foi renovado, agora com vigência de três anos, com abatimento de quinze por cento do valor do contrato anterior. O arrematante assumia a obrigatoriedade de preparar as madeiras para a carga de dois navios por ano, aumentando para sessenta o número de índios concedidos para esse trabalho¹⁴².

Assinou nesse contrato como seu sócio fiador, o capitão-mor José Miguel Aires. No final da década de 1730 e início da década de 1740, José Miguel Aires ocupava o posto de capitão-mor da Fortaleza de Gurupá e da Ilha Grande de Joanes, também serviu como cabo de uma das tropas de resgate no Rio Negro. Acompanhando a trajetória da família Aires, encontramos que um dos ramos dos negócios da família era a construção de casas. No ano de 1740, sua esposa Brízida Maria Micaela requere ao Rei permissão para construir umas casas.¹⁴³ As obras levaram três anos, quando encontramos na documentação novamente um requerimento de Brízida ao Rei “para poder demandar a José Borges Valério relativamente o valor por este atribuído às casas que a suplicante mandara construir”.¹⁴⁴

O aluguel de casas pode ter sido um dos motivos que levaram José Miguel Aires a se interessar pelo negócio da fabricação de madeiras. Quando este arrematou novamente o contrato, em 1756, o governador interino do Estado, Bispo do Pará, D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa, informava, em ofício passado ao ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, que “José Miguel Ayres [...] certificou que determinava ficar com o contrato ainda que se lhe fizesse mayor abatimento”¹⁴⁵, deixando

¹⁴² 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, sobre o envio de madeiras daquela capitania para a Ribeira das Naus, em Lisboa, datado de 21 de novembro de 1753. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 35, documento 3291.

¹⁴³ REQUERIMENTO de Brízida Maria Micaela, mulher do capitão-mor José Miguel Aires e moradora na cidade de Belém do Grão-Pará, para o rei [D. João V], solicitando provisão para poder mandar construir umas casas nobres, datado de 14 de maio de 1740. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 23, documento 2182.

¹⁴⁴ REQUERIMENTO de Brízida Maria Micaela, mulher do capitão-mor José Miguel Aires, para o rei [D. João V], solicitando provisão para poder demandar a José Borges Valério relativamente a valor por este atribuído às casas que a suplicante mandara construir, datado de 06 de junho de 1743. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 26, documento 2422.

¹⁴⁵ OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre a arrematação do contrato das madeiras do Pará por José Miguel Aires, datado de 09 de novembro de 1756. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 41, documento 3804.

claro que havia um grande interesse do arrematante em continuar nesse empreendimento. No mesmo ofício, o governador interino nos dá algumas pistas do que deveria estar como pano de fundo dos interesses do empreiteiro. Segundo o governador, para se conseguir o abatimento,

não será preciso que S. Mag. Se obrigue à condição de dar aos arrematantes mais trinta índios, além dos sessenta que lhes são permitidos[...] tendo lhe mostrado a experiência, que os sessenta índios, que S. Mag. Tem mandado aplicar a esta Fabrica, são não só suficientes para satisfazer o trabalho della, mas para os mesmos arrematantes os destinarem ao seu serviço particular”¹⁴⁶. Segue o governador relatando sobre o assunto que, “A verdade desse discurso se tem feito nos mesmos empreiteiros actuaes, porque José Miguel Ayres, depois que entrou nessa sociedade, tem mandado fazer três moradas de casa [...] e seu sócio Alexandre Lopes mandou fazer outras de pedra e cal.”¹⁴⁷

O negócio na fabricação de madeiras deve ter dado a esses sujeitos mais facilidade de acesso à mão de obra indígena, disputadíssima naquele contexto, num complexo e diversificado cenário que então se desenrolava na economia colonial da capitania, como atesta o governador no ofício supracitado. Sabemos também que a madeira era matéria prima essencial na fabricação de casas, assim, ser responsável oficialmente pela fabricação de madeiras deve ter dado muito mais facilidade para que os mesmos arrematantes levassem adiante o seu intento, mesmo naqueles períodos em que a Coroa tentava impor limites aos colonos de acessar os paus mais propícios às construções reais.

Quando o contrato é renovado, em 1756, Alexandre Lopes Sam Cristovão entra em sociedade com o carpinteiro João Gonçalves Campos. O abatimento dessa vez foi de vinte e seis por cento no valor total da madeira. O desempenho da atividade parecia animar a administração local. Chamava atenção o Provedor João Inácio Brito de Abreu para a grande utilidade, para a Fazenda Real, desses contratos e sugeria a aquisição de navios para aumentar o transporte das madeiras para o Reino e o estabelecimento de uma ribeira para fabricar navios “...não só pelo cômodo preço das madeiras, mas também pelos operários e mantimentos”.¹⁴⁸

Essas devem ter sido notícias animadoras na Corte, onde se vivia o impacto do terremoto de Lisboa, a desestruturação da Marinha lusa, o intenso desflorestamento em Portugal, intensificado pelo próprio aumento populacional, as demandas da construção

¹⁴⁶ Idem.

¹⁴⁷ Idem

¹⁴⁸ OFÍCIO do provedor [interino] da Fazenda Real do Pará, João Inácio de Brito e Abreu, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real], sobre a arrematação do contrato de transporte das madeiras encomendadas para a Ribeira das Naus, em Lisboa, datado de 16 de junho de 1757. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 42, documento 3874.

naval no contexto da expansão marítima dos séculos XV, XVI e XVII, além do avanço da Revolução Industrial ter aumentado a procura por madeira. Portugal logo se viu obrigado a importar madeiras do Norte da Europa e de territórios recém conhecidos na América e nos Açores e Madeira.¹⁴⁹

Nesse contexto, os baixos preços das madeiras fabricadas no Estado do Grão-Pará e Maranhão se tornaram um grande interesse da administração. Autoridades da época chamavam atenção para a possibilidade direta da Coroa em economizar comprando madeiras do Pará, não somente pela economia que a Coroa fazia no preço que comprava as madeiras, mas também por ser esse um valor que ficaria nos seus próprios domínios.¹⁵⁰

Essa perspectiva vai ao encontro dessa tese, quando defendo que a fabricação de madeiras, a partir da segunda metade do século XVIII, ganha um impulso significativo no Estado do Grão-Pará e Maranhão, tendo como principal interessada nessa atividade a Coroa portuguesa. À medida que as remessas de madeiras vão chegando no Reino e a administração toma conhecimento da utilidade desse produto, os pedidos vão se avolumando na documentação do período.

Por exemplo, em uma correspondência de junho de 1763, Francisco Xavier de Mendonça Furtado escreve ao Governador do Pará, Fernando da Costa de Ataíde e Teive, sobre a remessa de madeiras recebidas no Reino, na qual ele diz o seguinte:

Na última charrua que o antecessor de V.S^a. expedio carregada de madeiras p.^a a Ribeira das Naos, vieram umas taboas de costado que pelo seu comprimento, grossura e largueza são muito próprias para a construção das Naos de Guerra.¹⁵¹

Percebemos, pelo enfoque da carta que havia um interesse do Reino em continuar recebendo aquelas peças, devido serem “muito próprias”, para a construção naval. Em outra carta, Francisco Xavier esclarece acerca dos principais usos que se fazia das madeiras que chegavam do Pará ao Arsenal do Exército de Lisboa, segundo ele:

Todas elas são muito uteis ao Arsenal do Exército, principalmente para reparos, caixas, sêpos para morteiros, carros manxegos, engenhos, maquinas e outras diferentes partes de que se compõem hum trem de artilharia e o carretame dele, que he o principal trabalho da ditta Repartição.¹⁵²

¹⁴⁹ Sobre o impacto da construção naval e outras atividades nas florestas lusas ver: REBOREDO, Fernando e PAIS, João. A construção naval e a destruição do coberto florestal em Portugal - do Século XII ao Século XX. *Ecologi@* 4, p. 31-42 (2012).

¹⁵⁰ Idem, nota 31.

¹⁵¹ Correspondências da Metrópole com os governadores - 1765-1777. Biblioteca e Arquivo Público do Pará. In. CRUZ, Ernesto. Op. Cit, p. 39

¹⁵² Idem. Ibidem.

Para esse fim, pedia uma relação de peças para que o governador providenciasse, que incluía:

800 pranchas de cedro.
 1.000 pranchas de piquiá.
 410 paos de piquiá.
 50 pranchas de pao santo.
 760 pranchas de pao de óleo ou de outra madeira semelhante.
 820 paos de óleo para eixo.
 150 pranchas de pao de arco.¹⁵³

Na mesma relação, pedia Lisboa para os reparos da artilharia das fortalezas, fortes e praças do Reino:

2.200 pranchas ou falcas.
 2.600 paos para eixos.
 110 vigas de pao d'arco.
 150 pranchas de vinhático ou de outra madeira semelhante.¹⁵⁴

Além da crescente demanda por madeiras no Reino, demonstrada nos parágrafos anteriores, houve também a necessidade de aumentar a produção de madeiras para abastecer as demandas internas da construção naval, com a instalação do Arsenal Real do Pará, e da construção civil em geral, com reformas e construção de fortes, fortalezas, prédios administrativos e religiosos. Para fabricar as madeiras que abasteceram o Arsenal do Pará foi estendido o contrato do empreiteiro João Gonçalves Campos, que já aprontava as madeiras para a Ribeira de Lisboa, porém, como ele, sozinho, não poderia arcar com as despesas para o corte, obrigou-se igualmente como sócio no contrato o carpinteiro Pedro de Alcântara.¹⁵⁵

É importante destacar que as características que envolviam a atividade madeireira nas fábricas não eram só de extração e falquejo, mas, também, de beneficiamento de peças prontas para serem utilizadas de acordo com as partes específicas de embarcações e construções em geral. Como observamos nos pedidos feitos pelo secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a necessidade de madeiras daquela capitania para o fabrico das lanchas e remos das fragatas de guerra, e para o serviço da Ribeira das Naus, segundo o secretário “as madeiras mais precisas são

¹⁵³ Idem, p. 40-41.

¹⁵⁴ Idem, p. 41.

¹⁵⁵ 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 continuação do corte das madeiras na capitania do Pará, datado de 16 de outubro de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 51, documento 4629.

cavernas, curvas, braços e aposturas. Mandar também alguns gios, rodas de proa e quilhas.¹⁵⁶

A madeira era escolhida e lavrada no centro dos matos, por pretos e índios que trabalhavam nesse serviço, não era possível, nesse processo, que cada grupo contasse com um oficial especializado nas medições das peças, como justificava o governador, João Pereira Caldas, ao então Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a queixa de se irem peças em tamanhos maiores do que especificado nas encomendas. Segundo o governador, um dos fatores que fazia esse “costume” era justamente a não presença de um oficial em cada grupo de trabalhadores, o que, para não se perderem as peças, os empreiteiros costumavam orientar que as mesmas fossem sempre fabricadas em tamanhos maiores. Diz ainda o governador que, caso se exigisse as dimensões exatas e fosse necessário colocar um oficial em cada grupo, que as despesas iriam aumentar e “consequentemente a Coroa não teria a madeira a tão diminuto preço com que se costuma ter nesse Estado”.¹⁵⁷

Por ser uma atividade que requeria avultadas despesas, a qualidade das matas da região e a parceria entre o público e o privado parecem ter contribuído para os baixos preços com que a Coroa conseguia adquirir as peças de madeira no Estado e ter mantido essa atividade durante todo o período em estudo, ainda que a mesma tenha enfrentado importantes dificuldades, como a falta de mão de obra, a insuficiência de navios para fazer o transporte do produto para o Reino, e a falta de interesse dos homens de negócio da capitania em investir em uma atividade que exigia avultadas despesas, mediante um valor de venda diminuto.

A falta de mão de obra se dava principalmente pelas medidas não efetivas de utilização dos nativos no trabalho imposto pelo colonizador europeu, como os baixos salários pagos aos índios e o não cumprimento do tempo máximo estipulado para que os

¹⁵⁶AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, [Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para o [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, sobre a necessidade de madeiras daquela capitania para o fabrico das lanchas e remos das fragatas de guerra e para o serviço da Ribeira das Naus, devendo-se, por isso, carregar o galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana" e a charrua "Nossa Senhora das Mercês", que saíram com destino ao Estado do Pará, datado de 09 de janeiro de 1764. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará 9avulsos), caixa 55, documento 5020.

¹⁵⁷ 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 as remessas de madeiras próprias para a construção de navios que costumam partir do porto do Pará, com destino ao Arsenal Real da Marinha, em Lisboa e informando acerca do processo de escolha das madeiras, os tipos, os locais onde se encontram e o uso de índios e escravos negros nos trabalhos de recolha, datado de 08 de agosto de 1776. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos) caixa 75, documento 6334.

mesmos retornassem para suas povoações. Também, pela própria característica da atividade, que acontecia pelos centros do mato, com árvores distantes umas das outras, que dificultava a vigilância desses trabalhadores e facilitava as fugas.

Em 1774, já no contexto do impulso da introdução de pessoas escravizadas de origem africana, a partir do monopólio para esse comércio concedido à Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, João Gonçalves Calheiros assume o contrato para fabricar madeiras, sem alteração dos valores pagos pelas peças, todavia, com a novidade de que o empreiteiro era possuidor de um plantel de escravizados para se juntar aos indígenas na fabricação das madeiras. A experiência parece não ter animado o dito empreiteiro, posto que, ao finalizar os três anos contratados, o mesmo avisou que não continuaria com o contrato.

A insuficiência de navios para transportar as madeiras era outro obstáculo enfrentado pela atividade. A falta de embarcações gerava prejuízo, na medida em que as madeiras, ao serem fabricadas e avaliadas pelo mestre carpinteiro, o valor estipulado deveria ser pago integralmente ao empreiteiro, sendo as avarias nas peças causadas pela demora no transporte, ficando como prejuízo para a Fazenda Real.

Em observância a essa queixa que vinha do Estado, a Coroa adquiriu a charrua Nossa Senhora da Purificação, com o intento de mandar buscar madeiras no Pará.¹⁵⁸ Em 1763, a referida nau transportou madeiras para a construção de uma nau de sessenta peças, que estava sendo construída em Lisboa. Desde então, fez carreiras regulares entre o porto de Lisboa e o do Pará, no intuito de transportar madeiras para a Corte.

Outra intempérie pela qual padecia o transporte da madeira era a própria dimensão das peças produzidas, que por serem grandes e pesadas, muitas vezes acabavam atrasando o embarque nos navios, ocasionando atrasos na partida dos mesmos. Como informa o 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, houve mais demora para se embarcar a madeira, devido os paus serem grandes e pesados, e terem poucas pessoas para o serviço, mesmo ele tendo empregado soldados e índios para ajudarem no embarque, estes só servem para ajudar a transportar

¹⁵⁸ Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para o Governador do Estado, Manoel Bernardo de Melo e Castro, datado de 09 de abril de 1763. Arquivo Público do Estado do Pará. Série de documentação manuscrita: Correspondências da Metrópole com Governo, Códice 103.

os paus, pois, para acomodar a madeira é preciso “jeito, tempo e siencia, que só tem mesmo os homens do mar”.¹⁵⁹

Muitas vezes, também, as correspondências trocadas entre as autoridades reais e os administradores locais, apresentam um cenário controverso entre essa produção e comércio da madeira do Estado, senão, vejamos. É comum a documentação transparecer um cenário de falta de madeiras no Reino, são pedidos e mais pedidos de madeira, as vezes mediados pelo discurso de ameaça de atrasar ou mesmo se parar construções no Reino por falta das peças de madeira encomendadas. Por outro lado, paira também na documentação o discurso de muita madeira fabricada e falta de navios para o transporte.

Diante desse impasse, fui buscar alguns ecos na documentação que pudessem lançar luz sobre esse cenário. Uma constatação foi acerca das muitas encomendas feitas pela Corte. Constatei que, nem sempre eram enviadas todas as peças, ou por ainda não estarem prontas pelo empreiteiro, ou por ainda não terem sido transportadas para o embarque no porto de Belém, ou ainda por não haver navios suficientes, como já mencionado anteriormente.

Acontece que, nem sempre, as peças que ficavam seguiam no navio seguinte, por muitas vezes, esses navios já partiam de Lisboa com novas encomendas a transportar, deixando de lado as peças da encomenda anterior ou ainda, os navios da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, empresa que possuía o monopólio do transporte dos produtos do Estado para o Reino, não recebessem toda a carga de madeiras fabricadas em seus navios, como se queixava o bispo do Pará, D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa, em 1758, acerca dos navios da Companhia Geral só receberem essa carga, “quando não acham outra que lhes possa resultar maior interesse”. Por essa causa, se acham há bastante anos, madeiras de várias qualidades nos parques do Maguary, onde esteve estabelecida a fábrica. Sugere, assim, o Bispo, que se mande navios da Coroa exclusivamente para o carregamento de madeiras. Sugestão que parece ter sido levada em consideração pela administração real, pois, nos anos seguintes, vários navios da Coroa vieram ao Pará, com o intento de retornarem ao Reino carregados com a madeira fabricada no Estado.

Sobre o terceiro ponto, a falta de interesse de investidores locais na administração das fábricas, os motivos são vários, mas que terminam se encontrando nos diminutos

¹⁵⁹ 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 qualidade e a quantidade das madeiras enviadas para o Reino a bordo da charrua [“Nossa Senhora da Purificação”, de que é capitão Francisco Duarte Serra], datado de 23 de julho de 1763. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 54, documento 4969.

preços pagos pela Coroa pelas peças de madeiras. Essa constatação foi evidenciada em parágrafos anteriores, quando observamos o crescente aumento do valor do dízimo sobre a fabricação das madeiras, sucessivamente quinze e vinte e seis por cento, incidindo no valor total das peças. Essa tendência de diminuição do valor pago pela madeira aos empreiteiros locais permanece pelo menos até a década de 1790, quando a administração lusa, pressionada pela falta de pessoas interessadas na administração dos cortes, elabora um plano com ajustes no valor das madeiras.

Para entender como a Coroa administrava o valor dessas madeiras é necessário recorrer aos instrumentos que a mesma utilizava para lançar mão desse recurso. Ela possuía a prerrogativa jurídica de manter para si as principais madeiras úteis para a construção de seus navios, os denominados “paus reais”. Ao que parece não havia uma lista pré-estabelecida pela Coroa dessas madeiras, elas eram selecionadas à medida que religiosos, governadores, mestres carpinteiros, cientistas, militares, entre outros, iam informando suas experiências com essas madeiras, como mencionado no capítulo 1.

Esse monopólio dos paus reais constava, por exemplo, nas cartas de datas e sesmarias, onde o sesmeiro recebia a terra, sabendo que devia resguardar os paus reais para a Coroa. Além das cartas e sesmarias, a Coroa utilizou outros instrumentos de controle dos recursos florestais. Em minuta enviada no ano de 1764 ao então governador, Fernando da Costa de Ataíde e Teive de Sousa Coutinho, o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informa que teve acesso a um relatório sobre os melhores sítios para fazer o embarque das madeiras e que, a partir dele, tinha reservado, além de outros, toda a margem do rio Mojú, entrando por ele acima todo o território, que fica a mão esquerda, com todos os igarapés e riachos que desaguam nele, pela mesma parte, ordenando que nessa parte não se cortasse nenhum pau que pudesse servir ao serviço dos Arsenais Reais.¹⁶⁰ No final do século XVIII, esse monopólio se estendeu na Carta Régia de 13 de março de 1797, onde a rainha, D. Maria I, declara serem de propriedade da Coroa “todas as matas e arvoredos que estão à borda da costa, ou de rios navegáveis”.¹⁶¹

¹⁶⁰AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para o [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, sobre a necessidade de madeiras daquela capitania para o fabrico das lanchas e remos das fragatas de guerra e para o serviço da Ribeira das Naus, devendo-se, por isso, carregar o galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana" e a charrua "Nossa Senhora das Mercês", que saíram com destino ao Estado do Pará, datado de 09 de janeiro de 1764. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 55, documento 5020.

¹⁶¹ Carta Régia de 13 de março de 1797. In. Cabral. Diogo. Op. Cit, p. 109.

Evidente que essas leis acabavam tendo várias limitações na prática, muitas das vezes entrando em choque com interesses dos colonos, fazendo com que não tivessem o efeito pretendido pela Coroa. Todavia, não é esse o aspecto a ser discutido aqui nesse trabalho. Quando chamo atenção para o monopólio que a Coroa estabelecia nos seus instrumentos jurídicos é para relacionar com o valor que ela pagava nas madeiras fabricadas no Estado. Sendo, então, as madeiras propriedade da Coroa, o valor agregado ao produto tinha como referência somente o trabalho empregado para a sua fabricação. Esse fator, complementado com a impressão de grande quantidade das matas extensas, culminava nos diminutos preços.

Todos esses problemas, como dito, parecem ter contribuído para a falta de pessoas interessadas em investir na fabricação de madeiras encomendadas pela Coroa, como já apontava o governador João Pereira Caldas ao término do contrato de João Gonçalves Calheiros. Adverte ele sobre a dificuldade em encontrar homens abastados que se animem com essa fábrica, teme que vá ter que continuá-la por conta da Fazenda Real, pois, o atual empreiteiro já avisara que não iria continuar com o contrato e ainda não havia aparecido quem o pudesse substituir.¹⁶²

Em observância desse problema, o contrato foi entregue ao empreiteiro do estaleiro da companhia de comércio, Pedro de Azevedo Bagunte, que também só se manteve no contrato até 1781, quando vendeu seu plantel de pessoas escravizadas e retornou para o Reino. Enfrentando a dificuldade em se encontrar na capitania quem pudesse assumir o contrato, foi designado para administrar a fábrica de madeiras para o Arsenal da Marinha, o então mestre da ribeira de Belém, Joaquim Vicente Foro,¹⁶³ em sociedade com o Ajudante de Auxiliares, João do Amaral Coutinho, por possuir um plantel de pessoas escravizadas em semelhante serviço, e Manuel Duarte Gomes, negociante local, que ficou encarregado da administração, de prover com mantimentos e de manter correspondência com Vicente Foro, quando este estivesse na mata fabricando as madeiras.¹⁶⁴ Como uma fábrica não parecia suficiente para produzir as encomendas,

¹⁶²OFÍCIO 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 as remessas de madeiras próprias para a construção de navios que costumam partir do porto do Pará, com destino ao Arsenal Real da Marinha, em Lisboa e informando acerca do processo de escolha das madeiras, os tipos, os locais onde se encontram e o uso de índios e escravos negros nos trabalhos de recolha, datado de 08 de gosto de 1766. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 75, documento 6334.

¹⁶³ Falaremos com mais substancialidade sobre Joaquim Vicente Foro oportunamente no capítulo sobre construção naval nesta tese, haja vista que o mesmo fez carreira passando de carpinteiro a construtor no Arsenal do Pará.

¹⁶⁴ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as

se estabeleceu outra encarregada da fabricação de madeiras para artilharia, destinadas ao Arsenal Real do Exército, onde era empreiteiro Jerônimo Manoel de Carvalho.

Em 1786, o carpinteiro Julião Alves de Azevedo é enviado ao Pará, encarregado de aprovar e acompanhar o corte das madeiras para o Arsenal Real do Exército. A documentação aponta sua presença desde pelo menos março daquele ano,¹⁶⁵ ainda que o registro de seu passaporte só apareça em agosto, como atesta o aviso do secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro.¹⁶⁶ Julião Alves já havia trabalhado no corte de madeiras em Pernambuco, onde informou ter recebido salário de mil e duzentos réis por dia, sendo então esse mesmo salário fixado no Pará.¹⁶⁷

O carpinteiro percorreu várias fábricas, a do Acará, a de Barcarena e ficou responsável também pela instalada nas proximidades da Vila do Conde, para onde foi designado ir residir por um período, para melhor acompanhar os trabalhos. Na região que circunscrevia a vila do Conde, vila de Beja e Lugar de Barcarena, o carpinteiro indicou as árvores de angelim, anani, maçaranduba e acapu como próprias para abastecimento do Arsenal do Exército, descritas também pelo governador em diligência na região como “muitas e monstruosas árvores”.¹⁶⁸

Nas últimas décadas do século XVIII, os empreiteiros pediam o aumento do valor das madeiras, segundo eles, devido principalmente ao dificultoso trabalho empregado para sua fabricação e conseqüentemente os custos que isso significava. As dificuldades diagnosticadas no funcionamento das fábricas pelos administradores coloniais foi chamando atenção para a necessidade de se estabelecer fábricas por conta da Fazenda Real. Essa possibilidade é bastante defendida pelo governador Martinho de Sousa e

providências tomadas relativas ao corte, quantidade e qualidade das madeiras de construção daquela capitania para provimento dos Arsenais Reais da Marinha e Exército da Corte, datado de 06 de agosto de 1789. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 98, documento 7839.

¹⁶⁵ OFÍCIO de Julião Álvares para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, queixando-se da grande extração e exportação das madeiras de melhor qualidade para a Corte, em detrimento do Arsenal Real, que fica com as de qualidade inferior, datado de 17 de março de 1786. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 95, documento 7553.

¹⁶⁶ AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], sobre a concessão de passaporte a Julião Álvares, que viaja para o Pará encarregue do corte das madeiras para o Arsenal Real do Exército, datado de 22 de agosto de 1786. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 95, documento 7579.

¹⁶⁷ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Seção de microfilmagem e fotografia. Fundo: Negócios de Portugal. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Cartas e Anexos. Pará, 25 de setembro de 1786. Filme 038_97, vol. 07, fl. 271.

¹⁶⁸ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Seção de microfilmagem e fotografia. Fundo: Negócios de Portugal. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Cartas e Anexos. Ofícios de 13 e 28 de outubro de 1787. Filme 039_97, vol. 08, fl. 181.

Albuquerque, tornando-se mais efetiva na voz do governador Francisco de Sousa Coutinho.

Segundo Sousa Coutinho, nas matas mais próximas de Belém, já não se encontra facilmente madeiras de maiores dimensões. Isso se dava, de acordo com o governador, porque os empreiteiros não estabeleciam fábricas fixas. Destacavam seus operários para qualquer sítio que apresentasse madeiras maiores mais próximas das margens, extraindo as madeiras somente até se verem a pouca distância do rio, já se mudando para outro lugar.¹⁶⁹

Outra constatação que faz o governador é acerca da particularidade de as matas do Estado serem compostas por árvores de onde se retira as madeiras de maiores dimensões estarem distantes umas das outras e serem geralmente rodeadas de outras menores, o que levava os empreiteiros a escolher sempre aquelas madeiras mais fáceis de coletar. Como por exemplo uma porção de cepos abandonados nas matas, das quais já se havia extraído madeiras que o governador afirma ainda se podia extrair muitas curvas, que os empreiteiros diziam não ter mais naquelas matas.¹⁷⁰ Como mandou fazer a extração de duas curvas e três braços de um cepo de pau d'arco abandonado há bastante tempo e confirmado pelo empreiteiro de que dele não ia fazer mais nada. Da mesma forma extraiu uma curva de um cepo de tatajuba abandonada.¹⁷¹

Chama atenção, então, para a falta de cuidado com que se tem extraído as madeiras das matas da capitania e atribui parte dessa razão aos preços baixos que se pagavam nas peças de madeiras, principalmente aquelas mais difíceis de fabricar. Esse devia ser o motivo para que os empreiteiros não fabricassem muitas curvas e se concentrassem em fabricar por exemplo aposturas, que eram peças de mais fácil extração, e representava sempre quase metade das cargas transportadas.¹⁷²

Resultou desses problemas apontados pelo governador um novo plano, no qual se atualizava os valores pagos pelas madeiras e a instalação de uma fábrica no rio Abaeté para fabricar madeiras por conta da Fazenda Real. No início do século XIX, as matas do vale do Tocantins sentiam a intensa extração de suas árvores e a administração passa a

¹⁶⁹ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as possibilidades de se poderem explorar, de maneira mais conveniente, as diversas reservas de madeiras existentes na capitania, datado de 25 de setembro de 1790. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 100, documento 7927.

¹⁷⁰ Idem.

¹⁷¹ Idem.

¹⁷² Idem.

buscar novas matas para assentar os seus cortes. A fábrica é transferida para o rio Caraparu, funcionando até o ano de 1806, quando também não mais oferece a facilidade de extração de suas madeiras, inaugurando uma nova fase da extração de madeiras na capitania, expandindo a produção para o rio Amazonas. Mas isso é assunto para estudos futuros.

O que irei buscar perscrutar no tópico que se segue é a atuação dos trabalhadores das fábricas de madeiras que eram, em última instância, a engrenagem dessa atividade, desde o desempenho de suas funções no âmbito do trabalho, até as suas recusas em desenvolvê-lo. Ações que explicitam a agência desses sujeitos no cerne do processo de colonização, então em curso na capitania.

2.2 O mundo do trabalho nas fábricas reais de madeira.

Profícua produção histórico-antropológica já tem demonstrado a importante participação da mão de obra nativa na engrenagem das atividades econômicas desenvolvidas na Amazônia.¹⁷³ Todavia, isso não significou a exclusão de outros sujeitos que serviram como mão de obra naquele contexto. Um viés que vem ganhando força entre os historiadores da Amazônia colonial é a perspectiva de coexistência entre o trabalho indígena e africano,¹⁷⁴ revisitando principalmente dois horizontes vigentes nas narrativas construídas sobre a Amazônia até então.

¹⁷³Nesse viés de análise podemos citar os estudos de Manuela Carneiro da Cunha e o livro **História dos índios no Brasil** (1992), organizado por esta autora, como pioneiro na difusão da abordagem que busca contemplar tanto a diversidade étnica e cultural desses povos, quanto ao papel de sujeitos de sua própria história. Para o estudo dos povos indígenas e sua participação no processo colonial podemos citar alguns trabalhos fundantes como a análise desenvolvida por Nádia Farage, **As muralhas dos Sertões: os povos indígenas no Rio Branco e a Colonização. (1991)**; **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo. (1994)**, de John Manuel Monteiro; **A heresia dos índios: catolicismo e rebeldia no Brasil Colonial. (1995)**, de Ronaldo Vainfas; **Metamorfoses indígenas: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro. (2003)**, de Maria Regina Celestino de Almeida; **Quando os índios eram Vassalos: colonização e relações de poder no norte do Brasil na segunda metade do século XVIII. (2000)**, de Ângela Domingues. Nas trilhas dessas abordagens, a produção historiográfica amazônica vem sendo influenciada principalmente pelos estudos de historiadores como Marcia Eliane de Souza Mello (UFAM), que teve sua tese de doutoramento intitulada **‘Pela propagação da fé e conservação das conquistas portuguesas. As juntas das missões - século XVII-XVIII’**. (2002); Mauro César Coelho (UFPA), que fez um estudo sobre o Diretório dos Índios na tese **‘Do sertão para o mar - um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da colônia: o caso do diretório dos índios (1751-1798)’**. (2006) e José Alves de Sousa Junior, cuja tese de doutorado **‘Tramas do Cotidiano. Religião, Política, Guerra e Negócios no Grão-Pará do Setecentos. Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a Política Pombalina’**, analisa a participação indígena nas tramas cotidianas da colonização na Amazônia na segunda metade do século XVIII.

¹⁷⁴Desse ponto de vista estão trabalhos como **Suspiros Por um escravo de Angola: Discursos sobre a mão de obra africana na Amazônia seiscentista**, do historiador Rafael Chambouleyron (2004); a tese de doutorado do historiador José Alves de Souza Junior. Op. Cit. Um recorte mais específico dessa dimensão da análise foi publicada por esse autor no artigo **Negros da Terra e/ou Negros da Guiné: trabalho, resistência e repressão no Grão-Pará no período do Diretório. (2013)**. SILVA, Marley Antônia Silva da. **Nas correntes do atlântico norte e sul: tráfico de escravizados para Belém do Grão-Pará.** Tese de

Primeiro a noção de “vazio humano”, quando referente à presença de pessoas escravizadas de origem africana, principalmente até meados do século XVIII, na Amazônia. Segundo a visão linear de “substituição de mão de obra”, na qual se cristalizou a perspectiva de que, devido à recusa dos nativos em se manterem nos trabalhos, eles teriam sido simplesmente substituídos por escravizados de origem africana. Tais concepções foram importadas da análise sobre o Estado do Brasil e acabaram também sendo utilizadas para analisar a experiência colonial na Amazônia.

Fatores como a pobreza dos colonos, a centralidade do extrativismo, a presença abundante dos nativos e a debilidade do tráfico, passaram a ser relativizadas trazendo à tona um cenário diverso daquele que costumamos pensar para a Amazônia colonial. A recolocação dessas questões foi fundamental para analisar o cenário do mundo do trabalho nas Fábricas Reais, posto que, o conhecimento que as populações indígenas já possuíam sobre as madeiras, como salientado no capítulo 1, fizeram deles potenciais trabalhadores na fabricação desse produto, todavia, sem excluir a presença de pessoas escravizadas de origem africana e trabalhadores de origem européia, os quais também compuseram o quadro de trabalhadores nessas unidades de corte e beneficiamento de madeiras.

Já afirmei em trabalho anterior que o mote da colonização na Amazônia foi a diversidade.¹⁷⁵ Atividades agrícolas, extrativistas e criatórias se desenvolviam concomitantemente com manufaturas de diversos produtos, muitas vezes no mesmo sítio. Importantes trabalhos têm se desenvolvido no sentido de demonstrar essa coexistência de diversas atividades no cenário econômico colonial na Amazônia. Como salienta José Maia Bezerra Neto,

O processo de colonização lusa na Amazônia implicou igualmente no estabelecimento de uma economia e sociedade lastreada em atividades agrícolas e criatórias voltadas para o mercado, explorando igualmente o trabalho cativo dos índios e, sobretudo, o trabalho escravo de origem africana.¹⁷⁶

Essa diversidade de atividades coexistentes no Estado, facilitou a conformação de um cenário singular na Amazônia. Nas atividades extrativistas, por exemplo, havia uma preferência dos colonos pela mão de obra nativa, enquanto nas atividades agrícolas, onde os nativos também foram utilizados em larga escala até pelo menos meados do século

doutorado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2020.

¹⁷⁵ BATISTA, Regina Célia Corrêa. Dissertação de mestrado. Op. Cit.

¹⁷⁶ BEZERRANETO, José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará sécs. XVII-XIX**. Belém. Paka-tatu. 2012, p. 18.

XVIII, houve uma maior inserção do trabalho escravo africano nesse ramo da economia colonial, em período subsequente.

Importante esclarecer que, mesmo a documentação e análises feitas a partir destas pela historiografia demonstrarem que havia uma preferência dos colonos por trabalhadores índios ou cativos de origem africana para determinadas atividades, isso não quer dizer que esses sujeitos estavam atuando em separado, ao contrário, eles estavam cada vez mais em intenso contato, criando sociabilidades, estratégias e vivências, nos mais variados aspectos que giravam em torno do mundo do trabalho na região. De acordo com José Alves Júnior,

À medida que a colonização portuguesa na Amazônia foi-se desenvolvendo, a utilização do trabalho indígena pelos moradores foi sendo dificultada não só pelos obstáculos colocados pelos jesuítas ao acesso, mas também pela alta mortalidade causada por epidemias trazidas pelos europeus, principalmente por navios negreiros que aportavam em Belém, e pela crescente intensificação da resistência indígena à colonização.¹⁷⁷

Na segunda metade do século XVIII, esse cenário sofria nova pressão com a política indigenista colocada em prática pela administração lusa. Novas disposições transformaram a administração dos assuntos relacionados aos índios, procurando incorporar definitivamente essas populações.¹⁷⁸ Em 1755, envolto pelas querelas entre moradores e religiosos, foi estabelecida a Lei de 06 de junho de 1755, que restituía a liberdade dos índios e dois anos depois foi instituído o Diretório,¹⁷⁹ que na prática era a restauração da tutela das populações indígenas aldeadas, agora sob a égide de um Diretor, nomeado pelo governador. O Diretório foi abolido pela Carta Régia de 12 de maio de 1798, que extinguiu a tutela e suprimia a figura do Diretor. De acordo com Patrícia Melo Sampaio, a Carta Régia restabelecia o direito à liberdade dos índios aldeados, também estendendo essa liberdade para os ameríndios que estavam fora dos aldeamentos.¹⁸⁰

Os aspectos dificultadores da utilização da mão de obra indígena pelos colonos influenciou o que podemos chamar de nova postura em relação à aquisição de escravos africanos para servirem de mão de obra nas diversas atividades desenvolvidas. Se nos primeiros momentos da colonização europeia da Amazônia, os colonos resistiam à

¹⁷⁷ SOUZA JUNIOR, José Alves de. 2012. Op. Cit. p. 157.

¹⁷⁸ PUNTONI, Pedro. **A guerra dos bárbaros**: povos indígenas e a colonização do sertão do nordeste do Brasil (1650-1720). São Paulo: Hucitec; Editora da Universidade de São Paulo; Fapesp, 2002, p. 286.

¹⁷⁹ *Directório que se deve observar nas povoações dos índios do Pará, e Maranhão enquanto Sua Magestade não mandar o contrário*. Biblioteca Digital do Senado Federal.

¹⁸⁰ SAMPAIO, Patrícia Melo. **Espelhos partidos**: etnia, legislação e desigualdade na colônia. Manaus: EDUA, 2012.

entrada de escravos africanos na região, não necessariamente pelo discurso de pobreza que impregna a documentação da época, mas, certamente, pela percepção de ser mais fácil e menos dispendioso lançar mão dos milhares de trabalhadores nativos que eles tinham acesso na própria região, com o avançar da colonização, a própria experiência lhes mostrou que a introdução de escravos africanos naquele momento poderia representar a potencialização da economia do Estado.

2.2.1 Os cativos de origem africana

O governo português já havia feito várias tentativas de estimular o tráfico de mancipios africanos para a região, como por exemplo as Provisões Régias de 18 de março de 1662, que estabelecia o livramento da metade dos direitos os negros de Angola que fossem introduzidos no Estado do Maranhão, e de 1º. de abril de 1680, que determinava o envio anual de negros da Costa de Guiné para o Maranhão e Pará por conta da Fazenda Real.¹⁸¹

Dados anteriores ao período de vigência da atuação da companhia de comércio estimam que, entre o final do século XVII e primeira década do século XVIII, pelo menos mil cativos africanos foram trazidos para o então Estado do Maranhão, mesma cifra estimada para a entrada nas décadas que se seguiram até meados do século XVIII. Colocadas em relação à população geral, como bem chamou atenção Chambouleyron, esses dados não são desprezíveis e expressam a participação dos trabalhadores de origem africana na Amazônia colonial, em período no qual se costumava negar a existência desses sujeitos na região.¹⁸²

Entretanto, a intensificação da presença de escravos africanos no Pará aconteceu a partir de 1755. Envoltos com os relatos chegados do Estado se queixando das dificuldades enfrentadas com a mão de obra indígena, a administração lusa cuidou de tomar medidas para enfrentar a problemática. A celeuma culminou com a expulsão dos jesuítas dos domínios coloniais portugueses, o estabelecimento da Lei de liberdade dos índios e a criação da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão. O período

¹⁸¹ SALES, Vicente. **O negro no Pará**, sob o regime da escravidão. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará. Coleção Amazônia (Série José Veríssimo), 1971, p. 13.

¹⁸² Os dados apresentados nesse parágrafo foram sistematizados a partir dos trabalhos de Rafael Chambouleyron “**Escravos do Atlântico equatorial**: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (séculos XVII e início do XVIII)”; Benedito Barbosa “**Em outras margens do Atlântico**: Tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)” e Marley Antônia Silva da Silva “**A extinção da Companhia de Comércio e o tráfico de africanos para o estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)**”.

pombalino no Estado do Grão-Pará e Maranhão envolveu ações articuladas onde, de um lado, se retira o poder temporal dos missionários e se estabelece a Lei de liberdade indígena, buscando transformá-los em vassallos, e, de outro, se cria a CGGPM para comercializar os produtos exportáveis e introduzir mão de obra cativa africana.¹⁸³

A Companhia de Comércio possuía como um dos seus principais objetivos trazer cativos africanos para as capitanias do norte da América Portuguesa.¹⁸⁴ A empresa garantiu privilégios monopolistas e tomou para si o exclusivo comercial de produtos exportáveis do Estado. As avaliações sobre a CGGPM são divergentes, mas sua relevância para a intensificação do tráfico africano para a região é incontestável.¹⁸⁵

Dados compilados nos dois estudos clássicos da Companhia de Comércio, os autores Manuel Nunes Dias¹⁸⁶ e António Carreira¹⁸⁷ apresentam uma ligeira variação entre os números sistematizados, explicáveis pela diferente origem das fontes consultadas em cada trabalho. Nunes Dias apresenta uma cifra de 14.749 escravos desembarcados vivos no porto do Pará, enquanto António Carreira chega ao número de 13.834. Mais recentemente, levando em consideração o tráfico realizado pela empresa monopolista e por outros navios, José Maia Bezerra Neto indica o número de 17.627 cativos de origem africana trazidos ao Pará, entre 1756 e 1778.¹⁸⁸

Esse incremento do tráfico africano para a capitania do Pará foi registrado em estimativas populacionais do período. Em estudo sobre a escravidão urbana em Belém, a historiadora Bárbara da Fonseca Palha, baseada em registros demográficos da época, apresenta uma cifra de aproximadamente 20 à 22% de pessoas escravizadas de origem africana na capitania do Pará, entre os anos de 1773 e 1779.¹⁸⁹ Se levada em consideração somente a cidade de Belém, esse percentual sobe para um intervalo entre 30 à 40% no mesmo período.

Para o período posterior ao monopólio da Companhia, estudos tem demonstrado que, ao contrário do que vinha sendo afirmado, principalmente pelos apologistas da

¹⁸³ FARAGE, Nádia. **As muralhas do sertão**: os povos indígenas do rio Branco e a colonização. Rio de Janeiro. Paz e Terra: ANPOCS. 1991.

¹⁸⁴ DIAS, Manuel Nunes. **Fomento e Mercantilismo**: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778). Belém, UFPA, vol 01, 1970, p. 19.

¹⁸⁵ SILVA, Marley Antônia Silva da. 2012. Op. Cit. p. 36.

¹⁸⁶ DIAS, Manuel Nunes. Op. Cit.

¹⁸⁷ CARREIRA, António. **As Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão**. Vol. 1: (o comércio monopolista Portugal-África-Brasil) na segunda metade do século XVIII. São Paulo: Editora Nacional, 1988.

¹⁸⁸ BEZERRA NETO, José Maia. Op. Cit.

¹⁸⁹ PALHA, Bárbara da Fonseca. **Escravidão de origem africana em Belém**: um estudo sobre demografia, mestiçagem, trabalho e liberdade (c. 1750 – c. 1850). Tese de doutorado. p. 127.

empresa monopolista, o tráfico de cativos de origem africana não decaiu e, sim, apresentou períodos com estimativas até maiores. Bezerra Neto, por exemplo, salientou que, excetuando o número de cativos enviados ao Mato Grosso na vigência do Monopólio da Companhia, as médias anuais após o fim do exclusivo comercial seriam superiores ao período onde a migração de africanos foi comandada somente pela Companhia.¹⁹⁰

Mesmo após o término do exclusivo comercial da empresa monopolista em 1777, ela continuou atuando até 1785, quando o tráfico de escravizados passou a ser realizado exclusivamente por iniciativa de particulares, com a Coroa dando continuidade a sua política de incentivo a esse comércio. A Coroa portuguesa continuou intervindo na atividade negreira por meio da isenção de impostos aos traficantes e comerciantes interessados no tráfico, igualmente atuou buscando facilitar a venda aos moradores da capitania do Pará.¹⁹¹

Os cativos de origem africana estavam em todos os setores da sociedade. Muitos foram direcionados ao trabalho no campo, outros foram inseridos nos diversos ramos das atividades urbanas, desde as domésticas até as construções e outras obras públicas. Segundo Vicente Salles, os escravos formavam a criadagem das famílias ricas e executaram tarefas em todas as repartições das casas, desde a sala até a cozinha.¹⁹² A partir da análise dos registros dos mapas de população de 1778, Alana Souto demonstra que na capitania do Pará eram raras as famílias ricas que não possuíam escravos, havendo uma predominância de domicílios com plantel grande, de 11 a 35 cativos.¹⁹³

Além dos trabalhos domésticos de dentro dos domicílios, as pessoas escravizadas desenvolviam também outras atividades nas cidades como sapateiros, alfaiates, tecelões, pedreiros, carpinteiros, engraxates, ferreiros e vendedores de diversos produtos. Esses ofícios denominados mecânicos e manufatura “não atraíam os que podiam escolher”¹⁹⁴, ficando geralmente destinados à massa da população livre pobre e aos escravizados.

É nesse contexto que a documentação consultada começa a registrar a presença de cativos africanos na fabricação de madeiras nas Fábricas Reais do Pará. Como já mencionado anteriormente, os nativos indígenas foram, desde cedo, os trabalhadores em potencial dessa atividade na região, entretanto, esse cenário começa a sofrer uma

¹⁹⁰ Idem, p. 31.

¹⁹¹ SILVA, Marley Antônia Silva da. BARBOSA, Benedito Carlos Costa. A “cidade enegrecida”: escravizados na Belém do Grão-Pará Colonial. **Revista de Estudos Brasileños**. 2020, vol. 07, nº 14, p. 111.

¹⁹² SALES, Vicente. Op. cit. p. 212.

¹⁹³ SOUTO, Alana. Op. Cit. p. 123.

¹⁹⁴ Idem, p. 103.

modificação a partir das novas diretrizes experimentadas na região. Em 1760, um requerimento feito pelos administradores da Companhia Geral de Comércio ao governador do Estado solicitava a entrega de alguns índios para ensinarem aos escravos negros o corte e a condução das madeiras. O governador, por sua vez, atende a solicitação, declarando o vencimento de 150 reis por dia de serviço para cada índio.¹⁹⁵

A Companhia se envolveu diretamente na fabricação de madeiras, como podemos inferir do pedido supracitado. Um dos seus cortes foi estabelecido no rio Moju e identificado pelo governador do Estado, Fernando da Costa Ataíde Teive de Sousa Coutinho, em 1764.¹⁹⁶

A fabricação de madeiras das encomendas reais em Moju, espalhadas depois também para outras paragens ao longo dos afluentes da bacia do Tocantins, se utilizava cada vez mais da mão de obra cativa de origem africana, passando a conviver com trabalhadores indígenas nas diversas etapas da produção como escolha, derrubada, desbaste e preparação das peças.¹⁹⁷

Quando, em 1774, um novo contrato para a fabricação de madeiras foi arrematado por João Gonçalves Calheiros, podemos observar o reflexo da intensa introdução de trabalhadores cativos africanos na atividade, no atual contrato se diminui de cento e sessenta para vinte o número de índios cedidos para o trabalho, complementando o número de trabalhadores com os cativos novo empreiteiro.¹⁹⁸

Característica marcante da colonização portuguesa, o público e o privado também estavam imbricados nas teias do poder político e econômico na capitania do Grão-Pará. Os maiores proprietários de mão-de-obra escravizada de origem africana na capitania, geralmente também eram membros da burocracia colonial, assim, era comum o

¹⁹⁵ 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, datado de 03 de outubro de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 50, documento 4607.

¹⁹⁶ OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa Ataíde Teive de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação e conhecimento das madeiras da capitania transportadas para o Reino, a bordo do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", de que é mestre Domingos Dantas, datado de 02 de junho de 1764. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 57, documento 5111.

¹⁹⁷ Arquivo Público do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 167: correspondências de diversos com o governo (1766), documento 41, fl. 117.

¹⁹⁸ 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, remetendo cópia do contrato e condições de arrematação do corte de madeiras, construção de naus e reparos de artilharia, por tempo de três anos, principiando a 1 de Janeiro de 1774 até ao fim de dezembro de 1776, entregue a João Gonçalves Calheiros e o número de índios necessários para empregar naquela tarefa, datado de 08 de julho de 1774. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 73, documento 6148.

empréstimo de cativos africanos para trabalhar junto com os indígenas nas obras públicas.¹⁹⁹ Naquele contexto, os escravizados representavam um dos ativos mais importantes da economia daquela sociedade, sendo fonte de realimentação do sistema econômico. Ter escravos significava não somente ter mão de obra para o trabalho, mas também poder “reinvestir, sob a forma de mão-de-obra escrava, o excedente gerado por seu trabalho”.²⁰⁰

Como já salientado, o contrato para a fabricação de madeiras vigorava em regime de concessão a particulares, onde parte das obrigações ficava por conta do empreiteiro e outra parte por conta do Estado. Com as dificuldades em regular a distribuição dos trabalhadores indígenas, até então principal fonte de mão de obra para a fabricação de madeiras, o plantel de pessoas escravizadas de João Gonçalves Calheiros parecia uma boa alternativa para amenizar esse problema.

Seu sucessor no contrato, Pedro de Azevedo Bagunte, também era um sujeito envolvido diretamente com a fabricação de canoas. Morador da freguesia da Sé, na cidade, o mesmo era empreiteiro do estaleiro da Companhia de Comércio, empresa responsável pela comercialização de pessoas escravizadas de origem africana na região, ou seja, Pedro Bagunte estava ligado tanto ao tráfico de cativos africanos quanto à fabricação de embarcações, atributos que podem ter influenciado na sua indicação para assumir o contrato das madeiras.

A concessão do novo contrato se deu em um imbróglio na transição do governador José Nápoles Teles de Menezes e seu sucessor Martinho de Sousa e Albuquerque. Vestígios dessa celeuma encontramos em uma carta da Rainha enviada, em 1778, ao governador Martinho de Souza e Albuquerque, pedindo parecer sobre as divergentes informações que chegaram ao Reino sobre diversos assuntos referentes ao estado em que se acha a capitania do Pará, relatados por ele e pelo seu antecessor, José de Nápoles Tello de Menezes.²⁰¹ Entre as questões tratadas na carta estava a falta de remessas de madeiras encomendadas pela Coroa.

¹⁹⁹ VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. **A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica**. Belém. Arquivo Público do Estado do Pará. 1990.

²⁰⁰ CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e escravidão no Brasil Meridional**. São Paulo. 1962, p. 58.

²⁰¹ Carta da Rainha para o governador Martinho de Souza e Albuquerque, pedindo parecer sobre as divergentes informações que chegaram ao Reino sobre diversos assuntos referentes ao estado em que se acha a Capitania do Pará, relatados por ele e pelo seu antecessor, José de Nápoles Tello de Menezes, datado de 03 de junho de 1784. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Seção de microfilmagem e fotografia. Fundo: Negócios de Portugal. Correspondência original dos governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 5, fl. 218.

O governador José Nápoles Teles de Menezes diz ter iniciado o processo de concessão do contrato para a fabricação das madeiras, que para tal concorreram o atual mestre da Ribeira, Joaquim Vicente Foro, e o Sargento Mor de Auxiliares, Domingos Pereira de Moraes, que atuava como Inspetor da Ribeira. Que concedeu o contrato a Joaquim Foro, pois, sendo ele atualmente o mestre da Ribeira, seria assim o responsável por conferir as remessas das madeiras fabricadas. E que também ficou sabendo que o mesmo recebia clandestinamente dinheiro de outras pessoas, também empregados no Serviço Real de Sua majestade, para compra de escravatura. Assim, determinou que o contrato ficasse com Domingos Pereira, considerado pelo governador como um dos vassallos com melhores condições de assumir o negócio.²⁰²

Não ficam muito claros os critérios de escolha do governador, haja vista que, assim como havia incompatibilidade de ocupar o cargo por parte de Vicente Foro, esse mesmo impedimento podia ser considerado para Domingos Pereira, que atuando como Intendente na Ribeira podia atuar de alguma forma a pressionar o mestre a aprovar as suas madeiras. O que sabemos é que, com a mudança de governo, a tal determinação não se efetivou e terminou por assumir o contrato para fabricar as madeiras Joaquim Vicente Foro.

De acordo com o novo governador, Martinho de Sousa e Albuquerque, quando chegou para assumir o governo não havia madeira no Arsenal e nem empreiteiro ou operário na fábrica, pois a Junta havia refutado os dois concorrentes, devido a incompatibilidade de seus cargos. Por esses motivos, segundo o governador, deu encaminhamento no caso e dispensou Joaquim Vicente Foro do exercício de Mestre da Ribeira e o encaminhou para assumir a Fábrica, já que o outro pretendente, o Sargento Domingos Pereira Moraes, não resolvia tomar conta da inspetoria, nem se achava com as disposições necessárias para assumir o exercício de empreiteiro.²⁰³

Interessada em manter a fabricação de madeiras, a administração local, na figura do governador do Estado, auxilia o empreiteiro Joaquim Vicente Foro com envio de mão de obra indígena.²⁰⁴ Algum tempo depois, ele mediou a associação do Ajudante de

²⁰² Idem.

²⁰³ Idem.

²⁰⁴ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo relação das madeiras transportadas do Pará para o Real Arsenal do Exército de Lisboa, a bordo do navio "[Coração de Jesus e] Águia", [de que é mestre Joaquim José], datado de 24 de dezembro de 1784. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 93, documento 7469.

Auxiliares João do Amaral Coutinho ao empreiteiro, devido aquele já possuir uma porção de pessoas escravizadas acostumadas com esse tipo trabalho.²⁰⁵

Facilitar de alguma forma a aquisição tanto de mão de obra indígena, quanto escravizada de origem africana, parecia ser uma estratégia da administração para manter pessoas interessadas em administrar as fábricas, posto que, as avultadas despesas e os muitos obstáculos enfrentados por esta atividade dificultavam esse interesse. Isso fica evidente no mesmo parecer de Martinho de Souza e Albuquerque, anexo da carta da Rainha, citado mais acima. Agora as informações prestadas eram sobre a dispensa concedida ao empreiteiro Pedro de Azevedo Bagunte para deixar a fábrica de madeiras e voltar para Lisboa.

Segundo Martinho de Souza e Albuquerque, ele concedeu a licença para o empreiteiro porque o mesmo, em posse de licença anterior, obtida de José Nápoles, já havia vendido todos os seus cativos para vários comerciantes do Mato Grosso e de Belém, se achando assim sem nenhuma utilidade que o pudesse obriga-lo a permanecer na cidade.²⁰⁶ O governador avaliava como danosa a liberação do empreiteiro, antes de se estabelecer outra fábrica, principalmente porque os cativos de Pedro Bagunte teriam sido adquiridos por meio do produto das mesmas madeiras e dos benefícios concedidos a ele para a compra dos trabalhadores cativos.²⁰⁷

Como mencionado anteriormente, quando Pedro Bagunte deixou a fabricação de madeiras, foram estabelecidas outras duas fábricas, uma administrada por Joaquim Vicente Foro e outra por Jerônimo Manuel de Carvalho, ambos auxiliados pelo governador com alguns operários índios e cativos de origem africana, que, por intermédio do governador, os empreiteiros haviam adquiridos dos administradores da Sociedade das Ilhas de Bissau e Cabo Verde, aqui estabelecida, para ser pago com o produto das madeiras.²⁰⁸

O Contrato de Cacheu, Bissau e Cabo Verde foi criado por volta de 1780, como alternativa para recompor a rede do tráfico de cativos africanos do Pará e Maranhão com a costa da Guiné, após o término do monopólio da Companhia de Comércio do Grão-Pará

²⁰⁵OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências tomadas relativas ao corte, quantidade e qualidade das madeiras de construção daquela capitania para provimento dos Arsenais Reais da Marinha e Exército da Corte, datado de 06 de agosto de 1789. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 98, documento 7839.

²⁰⁶ Parecer do governador, Martinho de Souza e Albuquerque, sobre as informações prestadas pelo seu antecessor, José Nápoles Tello de Menezes. Anexo à Carta da Rainha. Idem à cima.

²⁰⁷ Idem.

²⁰⁸ Idem.

e Maranhão. As Companhias mercantis eram tidas como a melhor alternativa para enfrentar a concorrência nos portos de África e manter o comércio de escravizados com o Pará.²⁰⁹

Além disso, a criação dessas Companhias foram uma tentativa do governo português em atender a demanda dos moradores por mão de obra cativa de origem africana, que sempre eram maiores que a oferta trazida ao porto do Pará. Desde a comercialização administrada pela Companhia de Comércio, se registra tumultos na hora da venda no porto do Pará, indicando a disputa que havia pela aquisição desses cativos.²¹⁰

Essa oferta insuficiente por mão de obra de origem africana explica a interferência do governador para a aquisição de cativos pelos empreiteiros das fábricas de madeiras, posto que, sendo essa uma atividade de grande interesse da administração, parece sensato que ela intervenha para tentar amenizar essa situação. Pessoas de negócios no Estado e no Reino parecem ter percebido que sua presença nesses setores de interesse direto da Coroa, como a fabricação de madeiras, podia ser uma estratégia que podia significar alguma facilidade na aquisição de mão de obra.

Quer fosse para o caso da mão de obra indígena, quer fosse para a mão de obra cativa de origem africana, a tópica da “falta de braços” era uma recorrente na documentação do período. A administração, como visto, se via obrigada a intervir tentando suprir essa demanda. Vejamos, então, como foi possível perceber, a partir do mundo do trabalho, a presença dos nativos da região na atividade de fabricação de madeiras na capitania.

2.2.2 Os nativos americanos.

Diferente do que observamos para o Estado do Brasil, no Estado do Grão-Pará e Maranhão, mesmo com a significativa introdução de cativos de origem africana a partir da segunda metade do século XVIII, os nativos continuaram sendo utilizados com frequência como mão de obra. No que se refere aos trabalhadores indígenas que foram designados para o trabalho das fábricas de madeiras, estes poderiam vir das diversas

²⁰⁹ Sobre a atuação da Companhia de Cacheu, Bissau e Cabo Verde no Pará ver: SILVA, Marley Antônia Silva da. Tese de doutorado, 2020, pp. 166-170.

²¹⁰ Souza Júnior, José Alves de. Op. Cit, 2012, pp. 167-168.

povoações das vilas e lugares da capitania, como Portel, Oeiras, Salvaterra, Melgaço, Azevedo, Mondim, Ponta de Pedras, entre outras.

Mapa 2: Locais de onde vinham os trabalhadores indígenas



Elaborado por PORTELA. T.B. imagem de satélite online. Coordenadas do IBGE.

Esses núcleos de povoamento eram em sua maioria oriundos de aldeamentos formados por religiosos, principalmente da Companhia de Jesus, transformados em vilas e lugares pela política pombalina. Esses aldeamentos poderiam agregar sujeitos de diversas etnias, que acabaram assumindo essa identidade genérica de índio aldeado, mediante os tensionamentos e acordos vivenciados por eles no processo de colonização.²¹¹ Além das vilas e lugares da capitania, eles também vieram de fora dela, como das capitanias do Rio Negro e do Maranhão.

Como mencionado anteriormente, a partir de 1757, a regulação da distribuição de mão de obra indígena foi estabelecida no *Diretório que se deve observar nas povoações dos índios do Pará, e Maranhão enquanto Sua Magestade não mandar o contrário*. De acordo com Mauro César Coelho, esse instrumento legal foi uma resposta da Coroa portuguesa para as demandas tanto da Coroa quanto da Colônia, oriundas do complexo

²¹¹ A categoria “índios aldeados” foi apresentada nessa perspectiva por Maria Regina Celestino de Almeida no seu trabalho **Metamorfoses indígenas: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro**. Apresentado inicialmente como sua tese de doutorado e posteriormente foi editado em livro de mesmo título em 2013.

cenário que envolvia a questão da mão de obra na Amazônia.²¹² No cerne desse processo estavam as ações indígenas envoltos pela necessidade da Coroa em utilizá-los como aliados na colonização do espaço, servindo não só como mão de obra, mas também para fins de defesa, ocupação e manutenção do território.²¹³

Sob a égide do Diretório, a laicização da administração dos aldeamentos transferiu a tutela dos índios para o Estado, na figura de um Diretor, nomeado pelo governador. A série de normas definidas pelo documento definia os direitos e deveres dos diretores, conferindo a estes amplos poderes, como intermediar o comércio dos índios e a distribuição dos trabalhadores indígenas aos moradores e às obras públicas.²¹⁴ Esses trabalhadores eram enviados para as fábricas sob o regime de *mudas*, onde uma quantidade de índios era enviada para o trabalho por um período de seis meses, devendo ser substituídos ao término desse tempo.

Os pedidos de trabalhadores eram feitos através de portarias concedidas pelo governador aos responsáveis pela fabricação das madeiras, que então os solicitava para os diretores das vilas e lugares. É comum encontrar na documentação desse período registros onde se relacionava quantidades e características dessas populações, que tinham como objetivo demonstrar aos administradores coloniais as potencialidades no que concerne à mão de obra dos trabalhadores indígenas e fazer o seu controle.

Em meio a esses registros, estão as “*relações dos índios de serviço*” das diversas povoações, definidos pelo Diretório como aqueles entre a faixa etária de 13 a 60 anos, esse grupo devia ser dividido em duas partes iguais, uma permaneceria nas suas povoações para fins de defesa e disponibilizada para as obras do Estado, a outra parte distribuída entre os moradores. Essa divisão se evidencia nessas *relações* onde consta a quantidade de trabalhadores indígenas que estão designados para trabalhos de particulares e do governo.

Por exemplo a “*Lista dos índios que há no Lugar de Soure e os que estão fora, em portaria*”, que, no ano de 1762, relacionava todos os trabalhadores daquela localidade que estavam em trabalhos diversos, dentre estes, o carpinteiro Damião Francisco e o aprendiz de carpinteiro Braz Coelho, que estavam no serviço da vila (de Soure). Os índios Balthazar Alves, Pedro Pacheco, Salvador de Souza, Verícimo Gracia, Sebastião de

²¹² COELHO, Mauro César. Op. Cit.

²¹³ Ver. FARAGE, Nádia. Op. cit. DOMINGUES, Ângela. Op. Cit. SOUSA JUNIOR, José Aves de. 2012. Op. Cit.

²¹⁴ COELHO, Mauro Cezar. Op. Cit; SOUZA JÚNIOR, José Alves de. 2012. Op. Cit.

Britto, Damião de Bastos e Martinho Domingues que estavam no serviço da fábrica de madeiras de João de Campos, em Moju.²¹⁵ Pra a outra fábrica, administrada por Pedro de Alcântara, estavam José da Conceição, Selço de Mota, Floriano Antônio, Ignácio Mendes e Francisco Xavier.²¹⁶

Nesse mesmo período, estavam na fábrica de João de Campos os índios Henrique Cavaleyro, Marcus de Leyrói, João da Costa, Francisco Fragozo, Dionísio Ribeiro, do lugar de Modim²¹⁷. Desse mesmo local, estavam na fábrica de Pedro de Alcântara, os índios João (ilegível), Cristovão Bandejas, José Soares Serrão, Victoriano de Vasconcelos.

A intensa e compulsória utilização da mão de obra indígena, mesmo após a promulgação da Lei da Liberdade dos índios, em 1755, gerava diversas estratégias, tanto por aqueles que administravam essa mão de obra, quanto pelos indígenas, que imprimiam suas próprias dinâmicas nas relações tecidas a partir do mundo do trabalho, na capitania do Pará. Por exemplo, se recusando a trabalhar nos destinos estabelecidos pelos diretores das vilas, e/ou imprimindo fugas, assim que tinham oportunidades de fazê-las.

A historiadora norte-americana Heather Flynn Roller, em consonância com estudos que versam sobre migrações indígenas, chamou atenção para uma variedade de movimentos e transladações na Amazônia colonial, formando o que a autora classificou como “cultura de mobilidade”. Segundo ela, “a mobilidade foi fundamental ao processo de transformação social como também à colonização do vale Amazônico, não importa quanto os oficiais a depreciassem”.²¹⁸

Essa mobilidade podia ser promovida e/ou incentivada pelo Estado, como as canoas que iam aos sertões, os índios e índias que eram enviados/as para as obras do Estado ou para o serviço dos moradores, os descimentos de índios/as, a criação de vilas com deslocamentos de pessoal. Mas também muitos desses movimentos se davam sem o conhecimento das autoridades, em um fluxo contínuo e complexo, onde os sujeitos se deslocavam de acordo com suas próprias necessidades e interesses.

Uma recorrente queixa dos diretores era o despovoamento das vilas, sendo essa razão por várias vezes acionadas por eles para não enviarem os trabalhadores indígenas

²¹⁵ Arquivo Público do Estado do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 113: correspondências de diversos com Governo (1762), p. 150.

²¹⁶ Idem.

²¹⁷ Idem, p. 126.

²¹⁸ ROLLER, Heather Flynn. Migrações indígenas na Amazônia do século XVIII. In. **Migrações na Amazônia**. Editora Açaí. Coleção Fronteiras Impertinentes. Belém/PA. 2010, p. 29.

para as obras Reais ou para o serviço dos moradores.²¹⁹ Para os diretores, essa destituição de gente frequentemente observada em algumas povoações, se dava devido à Lei de Liberdade dos índios, de junho de 1755, que alforriou os índios e seus descendentes escravizados.²²⁰

Ainda que a Lei em si não fosse a responsável pelo esvaziamento de algumas povoações ou pela recusa dos trabalhadores indígenas em cumprir as determinações administrativas acerca das definições de onde estes deveriam trabalhar, é certo que, em muitas situações, eles lançaram mão dessa nova diretriz para legitimar estratégias de resistência já há muito praticadas. Ao que parece, a Lei reforçou a resistência à tutela imposta pelo colonizador às populações indígenas e deve ter sido “lida” muitas vezes por eles como o descompromisso de permanecer nos aldeamentos.²²¹

Como mencionado anteriormente, na dinâmica de trabalho das fábricas de madeiras a fuga dos indígenas era constante. Em 1767, o nosso já conhecido João Gonçalves Campos, da fábrica de Moju, dizia ter sua produção prejudicada pelas constantes intempéries que tem sofrido com os trabalhadores, muitos “têm se acometido de doenças”²²², “algumas mortes”²²³ e “várias fugas, principalmente dos índios de Portel e Melgaço”,²²⁴ diz ainda ele que “nas fugas furtam canoas da fábrica e de moradores”.²²⁵

Essas fugas, como bem pontuou José Alves de Souza Junior, podem ser entendidas como uma resistência à disciplina de tempo e de trabalho imposta pelo colonizador europeu.²²⁶ Se de um lado a legislação determinava que a muda dos índios fosse feita a cada seis meses, de outro esse prazo quase nunca era cumprido. Em 1767, o empreiteiro João Gonçalves Campos solicitava ao governador que ordenasse aos diretores das vilas que fizessem as mudas de seis em seis meses, como determinado, pois, a demora em fazer a muda causa fuga dos índios do trabalho.²²⁷ Ainda segundo o empreiteiro é necessário

²¹⁹ Arquivo Público do Estado do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 114: correspondências de diversos com governo (1762), documento 09.

²²⁰ SOUZA JUNIOR, José Alves de. 2012. Op, cit. p. 235

²²¹ Idem. Ibidem.

²²² Arquivo Público do Estado do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 076: correspondências de diversos com governo (1753-1768), documento 47.

²²³ Idem. Ibidem.

²²⁴ Idem. Ibidem.

²²⁵ Idem. Ibidem.

²²⁶ SOUZA JUNIOR, José Alves de. **Negros da terra e/ou negros da Guiné**. Op. Cit, p. 184.

²²⁷ Arquivo Público do Estado do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice: 178: correspondências de diversos com o governo (1767).

que se tome providências sobre isso, posto que os índios quando sabem que está vencido o tempo de trabalho se recusam a continuar trabalhando.²²⁸

A fuga foi desde o início uma das principais estratégias de resistência indígena às imposições do colonizador europeu. Na segunda metade do século XVIII, essas deserções estavam inseridas em um contexto, onde a maioria dos índios adultos das vilas coloniais já possuíam essa vivência de deslocamentos, tanto para os sertões quanto para a cidade de Belém, para onde remavam longas distâncias para irem coletar os produtos e posteriormente entregá-los na cidade ou eram enviados ao trabalho em obras públicas. Se deslocavam também entre as vilas, tanto em serviços de particulares, quanto por interesses próprios. Essa experiência com a mobilidade fazia deles exímios conhecedores da região, o que deve ter ajudado esses sujeitos no momento de decidirem pela fuga.

Essas estratégias de resistência indígena movimentava a rotina das fábricas, pois, quando as fugas aconteciam, os administradores pediam a substituição na tentativa de completar o número de trabalhadores. Em 1765, José Pedro da Costa Solto informava ao governador sobre esse fluxo em uma das fábricas. Segundo ele, no dia 10 se ausentou da fábrica do corte das madeiras o índio José de Mesquita, da vila de Portel; no dia 12 chegou na fábrica de naus um índio levado de Beja; no dia 13 fugiram da fábrica do corte das madeiras três índios, Lisbão, Gerônimo e Francisco, todos da vila de Melgaço; no dia 14 chegou o tenente Diogo Luis e deixou nove índios para as duas fábricas, que eram os que faltavam de Oeiras.²²⁹

Em outro ofício de setembro de 1773, o diretor da fábrica de madeiras, ao informar o governador sobre as consequências dessas ausências, afirmava que o serviço não estava mais adiantado “he pela gente ser muito diminuta”.²³⁰ Naquela ocasião, de acordo com o que informou João Gonçalves Campos, se achavam cinquenta índios no serviço de fabricar as madeiras e que os trabalhadores índios “nunca estão completos no serviço”.²³¹ Diz ainda o administrador que a falta de trabalhadores índios no serviço se dá porque “eles adoecem quando querem e ficam bons também quando querem, como agora estão cinco”.²³²

²²⁸ Arquivo Público do Estado do Estado do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 76: correspondências de diversos com o governo (1753-1768), documento 30.

²²⁹ Arquivo Público do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 151: correspondências de diversos com o governo (1765), documento 51.

²³⁰ Arquivo Público do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 263: correspondências de diversos com o governo, documento 12, pág. 78.

²³¹ Idem. Ibidem.

²³² Idem. Ibidem.

Mas esses sujeitos não se moviam somente reagindo às imposições coloniais, fugindo do poder coercitivo ou das pressões de diretores e demais administradores. A documentação do período, ainda que oriunda de fontes oficiais produzidas pela administração, apresenta evidências de critérios que os próprios indígenas utilizavam para fazer suas escolhas, mesmo mediante a tentativa de controle do Estado.

Tal evidência pode ser observada por exemplo na atitude do índio Narciso, da Vila de Beja, que, no ano de 1762, foi apanhado em fuga com sua mulher e mais um casal de índios a caminho de fazer a salga do peixe para o padre Custódio Alves e em seguida retornarem para trabalhar na roça do dito padre. Não foi possível precisar a ligação de Narciso com o padre Custódio. Todavia, é certo que naquele momento, a escolha de fugir do trabalho da Ribeira para onde havia sido designado, assumindo todos os riscos que essa ação pudesse significar, e decidir ir trabalhar para o padre significava para ele, juntamente com sua esposa, uma opção mais de acordo com suas expectativas.

Assim como na família de Narciso, para muitos outros sujeitos, a decisão de fugir envolvia laços familiares. Imaginemos uma rotina no qual esses “índios para o trabalho” viviam sendo designados para outras localidades para servir aos mais variados tipos de trabalho. Com isso, terminavam deixando suas mulheres, filhos e demais familiares nas suas vilas de origem, durante a maior parte do tempo. Além do que, o prazo estipulado para que esses sujeitos desempenhassem suas funções de trabalho era constantemente extrapolado, como já mencionado anteriormente.

Assim, sempre que tinham oportunidade, esses sujeitos abandonavam os serviços para os quais tinham sido designados e buscavam se manter distantes dos olhos do poder coercitivo do Estado, levando com eles mulher e filhos quando havia, como fez Narciso, citado parágrafos acima. Também como fez um índio (não nomeado na documentação), que, em 1766, fugia da fábrica do empreiteiro João Gonçalves Campos e levou com ele sua mulher e seis filhos pequenos.²³³ Essas dinâmicas cotidianas iam permeando o processo da fabricação das madeiras na capitania.

Outro caso bem evidente da questão de agência indígena é do índio carpinteiro Manoel da Silva, da Vila de Benfica. Segundo diligência feita pelo diretor da dita vila, Joaquim Severino do Vale, na Vila de Colares, ficou sabendo que o mesmo se encontrava com um primo e suas famílias no sítio de Ambrósio Henriques, induzidos pelo seu padrasto. Segundo Joaquim, a razão de parentesco é a razão de a todo momento os índios

²³³Arquivo Público do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 167: correspondências de diversos com o governo (1766), documento 287.

se ausentarem e sugere o alistamento do carpinteiro Manoel da Silva e seus dois filhos solteiros, Jeronimo da Silva e Gabriel da Silva, na Vila de Colares, para que possam as duas famílias ficarem sossegadas.²³⁴

Os administradores coloniais tentavam, muitas vezes sem sucesso, manter um certo controle sobre essa situação. Nas referidas *relações*, são várias as que listam os índios fugidos ou ausentes das fábricas, como a *relação dos índios que se acham ausentes da fábrica do corte das madeiras do reino*.²³⁵ Essas listas, eram enviadas para o conhecimento dos Diretores das vilas, que ficavam encarregados de tomar providências quanto à reintegração desses sujeitos ao serviço.

Aqui reside um ponto importante para análise dessa complexa relação entre as populações indígenas e os agentes coloniais. O Regimento do Diretório não conferia aos diretores das vilas poderes de jurisdição coercitiva, atribuindo aos principais e aos juizes ordinários essa jurisdição. Ainda assim, no cotidiano das vilas, a legislação não impedia que os diretores tomassem para si o direito de castigar os índios.

Foi o que fez o diretor da Vila de Beja, que manteve o índio Leandro no tronco por ter fugido da Ribeira e ao ser apanhado tentou resistir.²³⁶ Leandro foi enviado preso em ferros de volta para a Ribeira e que, mesmo tendo vindo recentemente de lá, o diretor não vê como impedimento “por ser solteiro, e não ter casa aqui que acomodar, e também, para que se imende”.²³⁷ O poder coercitivo do diretor também fica evidente quando do envio forçado do índio João de Souza, “que se não viera o soldado com a portaria que me ajudou a prendê-lo, não heria, porque se pôs em termos de fuga e resistências”.²³⁸

Como demonstrado, a violência estava presente no cotidiano das vilas coloniais, mas o poder coercitivo do Estado não era de todo eficaz. Muitas vezes, os administradores precisaram redirecionar suas atitudes, no complexo cenário que envolvia a relação entre estes e as povoações locais. Apreendemos isso, por exemplo, no ofício do capitão João Baptista Mardel, remetido ao governador, Manuel Bernardo de Melo e Castro, no qual o capitão informa não ter visto os três índios que estão fugidos da fábrica de madeiras e

²³⁴ Arquivo Público do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 263: correspondências de diversos com o governo (1773-1774), documento 55, p. 150.

²³⁵ Arquivo Público do Estado do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 151: correspondências de diversos com o governo (1765), documento 20, pág.53.

²³⁶ Arquivo Público do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 113: correspondências de diversos com o governo (1762), documento 38, p. 163.

²³⁷ Idem.

²³⁸ Idem.

“dessa forma tem se sucedido com os demais que, por medo do castigo, cuidam em ocultarem-se e ainda vão buscar suas mulheres”.²³⁹

Nesse contexto, percebemos que a ativa atuação das populações indígenas acabava impactando diretamente na política dos administradores coloniais. A grande dependência e a forte resistência empreendida por esses sujeitos exigiam que as ações desses administradores fossem constantemente adaptadas à realidade então apresentada. Percebemos por esse prisma como esses sujeitos eram agentes de suas histórias e não somente elementos passivos diante da política colonial, atuando efetivamente com recusas ou negociações no cenário por eles vivenciado.

Isso se evidencia quando por exemplo a questão dos castigos como uma forma negativa das relações de poder no cotidiano das vilas coloniais começa a ser percebida pelos diretores. Exemplar, nesse sentido, é o ofício de João Severiano do Valle, diretor da Vila de Benfica, que, em diligência na Vila de Colares e na Vila Nova D’El Rei, informa que mandou a muda de 12 índios que haviam fugido das fábricas de madeira, remeteu alguns para suas povoações e “que não os submeteu ao castigo para que os outros que se encontram ausentes voltem com mais facilidade”.²⁴⁰

Nas fábricas de madeiras, índios e negros compartilhavam uma dura rotina de trabalho, também, muitas vezes, permeada por violência. Como nos informa um ofício no qual o empreiteiro pede providências ao governador para a difícil relação que estava tendo com os soldados que atuam na fábrica espancando os trabalhadores.²⁴¹ A iniciativa do empreiteiro em pedir solução para o “problema” com os soldados nos permite inferir que ele tinha noção que aquele tipo de atitude acarretava sérias consequências para o trabalho, principalmente com frequentes deserções.

Em 1764, o Inspetor das Obras Reais, Manuel Pourrat de Moraes Aguiar e Castro, em diligência nas duas fábricas de madeiras estabelecidas no rio Moju, uma para as encomendas dos Arsenais de Lisboa e outra para a nau que se está construindo no Arsenal do Estado, em Belém, solicita ao governador que advirta aos diretores que tenham atenção com a idade dos indígenas enviados para o trabalho, para que não sejam tão jovens e nem muito velhos para que possam dar conta do pesado trabalho necessário nas fábricas.

²³⁹ Arquivo Público do Estado do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 108: correspondências de diversos com governo (1761) documento 43, p. 115.

²⁴⁰ Arquivo Público do Estado do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 127: correspondências de diversos com governo (1762-1803), documento 55, p. 150.

²⁴¹ Arquivo Público do Pará. Série de documentos manuscritos. Códice 76: correspondências de diversos com governo, documento 54.

Realmente, quando visitamos as listas de madeiras de construção embarcadas nos navios que partiam do Pará com destino a Lisboa, temos uma ideia da dimensão dessas peças. Por exemplo, as sintas do grosso que transportava a nau de guerra Nossa Senhora de Nazareth, no ano de 1755, algumas delas com dimensões de 53 pés de comprimento, 17 polegadas de largura e 9 polegadas de grossura (altura), o equivalente a aproximadamente 16 metros de comprimento, 134 cm de largura e 22 cm de grossura (altura).

A fabricação dessas peças envolvia a ação de derrubada das árvores, seu desbaste e lavramento para transformação em madeiras com dimensões específicas para fins determinados nas encomendas, depois eram transportadas até a borda d'água para serem embarcadas nas canoas que as iam transportar até o porto de embarque, em Belém. Havia, assim, a necessidade de trabalhadores que tivessem não só a força necessária para lidar com as grandes dimensões da madeira, mas também conhecimento acerca dos aspectos da madeira, que pudessem ser mais úteis para sua finalidade e habilidade para fazer o trato necessário para transformação das peças.

Apesar de serem os trabalhadores indígenas e escravizados de origem africana responsáveis pelo trabalho de desbaste e lavramento das madeiras, não eram considerados oficiais carpinteiros na hierarquia trabalhista da administração portuguesa na capitania. Aos trabalhadores indígenas se oferecia o insignificante salário de 400 reis mensais, como atestava o Diretório. Podemos ter como comparação o salário de 300 reis diários pagos à seis carpinteiros e quatro serradores vindos do Reino, que fabricaram madeiras para a Coroa, na década de 1730.²⁴² O historiador José Alves de Souza Júnior infere que esse salário era considerado pelos indígenas como mais uma forma de exploração, sendo mais um motivo que lhes impulsionava às fugas.²⁴³

Ciente dos contratemplos que causava a tão baixa remuneração dada aos índios, o governador, João Pereira Caldas, estabeleceu que se aumentasse para 1\$200 reis por mês o salário dos índios empregados na construção da fortaleza de Macapá, bem como daqueles empregados em serviços pesados, “como o de Roças, Engenhos, **Cortes de**

²⁴²CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei [D. José], sobre as madeiras exportadas no ano de 1733 para a Ribeira das Naus do Reino, por ordem do governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará, José da Serra, e os motivos da suspensão do soldo atribuído ao capitão das fortificações do Pará, António Gonçalves, datado de 03 de novembro de 1752. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 33, documento 3142.

²⁴³SOUZA JÚNIOR, José Aves de. 2013. Op. Cit, p. 191.

madeiras, transporte das mesmas, e pedras”.²⁴⁴ Evidências que reforçam a hipótese de as políticas do colonizador irem se construindo na experiência que os administradores coloniais vivenciavam com os demais sujeitos na capitania.

Todavia, mesmo com essas medidas, a administração não conseguia resolver consistentemente o problema com a deserção do trabalho tanto dos indígenas, quanto dos escravizados de origem africana, continuando a ser essa uma recorrente alternativa que esses sujeitos empreenderam para demonstrar sua insatisfação com as imposições do colonizador. Neste sentido, atesta o governador Martinho de Sousa e Albuquerque, em um ofício de 1789, que:

Antigamente eram os empreiteiros socorridos com índios, a quem pagavam o jornal de quatrocentos réis por mês, hoje he este de doze tostoens, e não há contê-los em serviço algum, todo abandonão, de todo desertão, e mettendo-se pelos mattos perde a povoação a que eles pertencem e perde-os o serviço a que tinham destinado.²⁴⁵

Vejamos, pelo excerto supracitado, como as estratégias de colonização do espaço amazônico pelo colonizador europeu se deram em meio a tensões com as ações dos povos indígenas. Sem deixar de considerar as violências a que esses sujeitos foram submetidos, fica evidente como suas ações foram, em grande medida, o termômetro pelo qual se pode analisar os diversos fenômenos sucedidos na região. A fabricação de madeiras foi, sem dúvida, um desses fenômenos, cuja dinâmica foi diretamente influenciada pela participação dos nativos, quer fosse com sua intensa presença em todas as etapas de sua fabricação e comercialização, quer fosse com a sua ausência, obrigando que os administradores dessa atividade estivessem em constante reelaboração de suas estratégias de aproveitamento do produto.

Nas páginas que se seguem passarei então a delinear a dinâmica comercial da atividade madeireira. Buscarei apresentar dados quantitativos da madeira exportada para o Reino, tanto por particulares, como pelas remessas específicas das encomendas reais, bem como os fatores que podem ter facilitado o crescente interesse da Coroa portuguesa em adquirir as madeiras do Pará.

²⁴⁴ Ofício do governador e capitão-general do estado do Grão-Pará e Maranhão, João Pereira Caldas, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 29 de julho de 1773. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 71, documento. 6032. Grifo meu.

²⁴⁵ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências tomadas relativas ao corte, quantidade e qualidade das madeiras de construção daquela capitania para provimento dos Arsenais Reais da Marinha e Exército da Corte, datado de 06 de agosto de 1789. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 98, documento 7839.

Capítulo 3: Desse tão valioso produto: a carreira da madeira do Pará

Este capítulo irá tratar da carreira da madeira da capitania do Grão-Pará para Portugal no bojo da dinâmica de organização do comércio atlântico da região ao longo do século XVIII. Partimos do entendimento de que a organização do comércio atlântico com o Estado do Grão-Pará e Maranhão deve ser compreendido considerando as experiências específicas pelas quais a região se inseriu no contexto das conquistas portuguesas. Tal concepção deriva do resultado de importantes estudos realizados por pesquisadores que, ao longo do tempo, têm contribuído para contrapor a noção de pobreza, atraso, exclusivismo do extrativismo e comércio incipiente, cristalizada durante muito tempo pela historiografia nacional e luso-brasileira que versou sobre a colonização e economia colonial do Estado do Grão-Pará e Maranhão.

O vigor da economia e comércio colonial da região seria resultante dos diversos ramos de atividades desenvolvidas, principalmente a coleta de produtos da floresta e a agricultura. Tal viés interpretativo tem em Manuel Barata um dos seus precursores. Em sua obra “A antiga produção e exportação do Pará”, de 1915, o autor apresenta, a partir de dados estatísticos, uma volumosa produção e exportação agrícola do Pará no final do século XVIII e início do XIX de produtos como cacau, café, arroz e algodão.²⁴⁶ Em 1964, Ernesto Cruz, retoma os dados utilizados por Barata, seguindo o mesmo entendimento de que havia uma florescente produção agrícola e consequente atividade comercial na região, capitaneadas pelo cultivo do cacau, café e outros produtos.²⁴⁷

Em trabalhos mais recentes, autores como Dauril Alden, José Ubiratan Rosário, Rosa Acevedo, Maria de Nazaré Ângelo de Meneses e Rafael Chambouleyron, revelam o dinamismo da produção e as consequentes estratégias da Coroa portuguesa em organizar as atividades comerciais na região, desde finais do século XVII e primeira metade do século XVIII.²⁴⁸ Mauro Cezar Coelho em sua tese sobre o *Directório dos Índios* enfatiza a coexistência de atividades agrícolas e extrativistas nas vilas de índios, antigas aldeias administradas pelos religiosos, principalmente Jesuítas, que foram transformadas

²⁴⁶ BARATA, Manuel de Mello Cardoso. **A antiga produção e exportação do Pará**. Belém: Typ. da Livraria Gillet, 1915.

²⁴⁷ CRUZ, Ernesto. **História da Associação Comercial do Pará**. Editora: Associação Comercial do Pará. 1964.

²⁴⁸ O trabalho de Luciana Batista Marinho aborda no primeiro capítulo como foi percebida a economia amazônica do século XIX, sob o viés de dicotomia entre extrativismo e agricultura.

em vilas administradas por Diretores leigos, após a expulsão da Ordem religiosa dos domínios lusos.²⁴⁹

Outro importante trabalho sobre a organização do comércio no Grão-Pará é da autora Siméia de Nazaré Lopes, que lançando mão de extensa variedade de fontes, traz à tona um cenário de intensa produção agrícola no Pará do final do século XVIII e início do XX fomentando as relações comerciais internas e suas ligações com o atlântico. Também para esse recorte temporal, José Alves de Sousa Junior, em sua tese de doutorado, principalmente no capítulo 6: *Política, Guerra e Negócios*, mergulha no emaranhado cotidiano de sujeitos envolvidos em negócios com o Estado, tendo como pano de fundo o comércio mantido pelo Pará com a Metrópole.

Finalmente, não posso deixar de citar dois importantes estudos recém-publicados em forma de teses de doutorado que nos ajudam a pensar os meandros de organização do comércio colonial do Pará. São os trabalhos dos historiadores Frederik Luiz Andrade de Matos²⁵⁰ e André José Santos Pompeu²⁵¹. O primeiro, tratando do comércio das drogas do sertão no Atlântico e no Reino, mostrando a circulação dos produtos comercializados do Grão-Pará e Maranhão no circuito mercantil europeu. O segundo, por sua vez, se dedica aos meandros da economia interna das drogas do sertão, demonstrando que os particulares foram os grandes beneficiados pelas políticas implementadas pela administração lusa na colônia, antes e durante a atuação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, atuando como atravessadores dos produtos para a empresa monopolista.

Os trabalhos supracitados, entre diversos outros que vem sendo desenvolvidos, principalmente no âmbito dos programas de graduação e pós-graduação de universidades da região norte do país, têm contribuído sobremaneira para lançarmos novos olhares sobre o processo de colonização das capitanias do norte da América portuguesa que, vista da perspectiva de suas particularidades, revelam um processo pulsante, dinâmico e totalmente interligado ao emaranhado de ações produtivas, comerciais, políticas e administrativas desenvolvidas por sujeitos tanto na Colônia quanto na Metrópole.

²⁴⁹ COELHO, Mauro Cezar. **Do sertão para o mar** – Um estudo sobre a experiência portuguesa na América a partir da colônia: o caso do Diretório dos índios (1750-1798). 2005. Op. Cit.

²⁵⁰ MATOS, Frederik Luiz Andrade de. **O comércio das Drogas do sertão sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)**. Tese de doutorado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2019.

²⁵¹ POMPEU, André José Santos. **As drogas do sertão e a Amazônia colonial (1677-1777)**. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2021.

Ainda assim, no que se refere ao comércio atlântico das madeiras, pouco se tem tratado ou ainda, somente é citado como ramo de atividade secundário ou entre “os demais produtos exportados”. Os textos de Ernesto Cruz na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, em 1957, e o texto de Maria de Nazaré Ângelo de Menezes e Gutemberg Armando Diniz Guerra, em 1998, são os dois únicos trabalhos que versam especificamente sobre o tema. O primeiro, se tratando de um pequeno texto de apenas seis páginas com objetivo de chamar atenção para a importância da documentação referente aos envios de madeiras para os serviços da Coroa, contido no acervo do Arquivo Público do Estado Pará. O segundo, voltado mais para os aspectos de produção da madeira, identificam os locais e as características produtivas do produto, fazendo um paralelo com a produção nas atuais serrarias.

Pretendo assim contribuir para demonstrar as particularidades do comércio de madeiras paraenses para o Reino ao longo do século XVIII. Recuaremos nossa abordagem para tratar do comércio de madeiras já desde antes de meados do século XVIII por dois motivos que se interligam e se complementam. O primeiro é de cunho teórico-metodológico, para reforçar o entendimento de que a história se dá enquanto processo, se desenvolvendo dialeticamente entre continuidades e rupturas, e refutar abordagens que só tratam de rupturas e marcos temporais. O segundo deriva do trabalho empírico, onde, a partir das fontes consultadas, pude perceber que a produção e comércio de madeiras do Pará para Portugal já vinha se intensificando desde pelo menos a década de 1730, sendo essa experiência um dos fatores importantes que levou a administração lusa que se instalou a partir de meados do século XVIII a atuar no sentido de potencializar esse ramo de atividade.

Demonstrarei, com base em registros, sistematizações de dados e informações documentais do período, como se deu o giro mercantil da madeira e que especificidades levaram ao largo interesse e atuação direta da Coroa para manter o traslado do produto para o Reino, mesmo em momentos de desinteresse e recusa de navios particulares e da Companhia em transportar essas madeiras.

O evidente interesse da Coroa portuguesa pelas madeiras do Estado, demonstrado no capítulo 1, e os esforços em potencializar a fabricação do produto na capitania, demonstrado no capítulo 2, esbarrava na insuficiência de embarcações para fazer o transporte de produtos. Tais limitações já comprometiam o bom desempenho da economia lusa, na primeira metade do século XVIII. No ano de 1737, por exemplo, 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 faltassem.²⁵²

Em meados do século XVIII, a dificuldade com o transporte, acrescido do problema com a mão de obra, parecia ser, para as autoridades coloniais, o grande entrave para o bom desempenho do comércio no Estado do Grão-Pará e Maranhão. Tais necessidades são explicitadas, por exemplo, em uma série de correspondências entre o governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado e a Corte.²⁵³ Entre os assuntos tratados nas correspondências estava a forma como Francisco Xavier de Mendonça Furtado levou adiante a criação de uma Companhia de Comércio, com objetivo de que facilitasse a compra de escravos africanos pelos moradores e assegurasse o abastecimento em mercadorias essenciais, por meio de carreiras regulares de navios com Portugal.²⁵⁴

Em 1755, foi então instalada a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Com a responsabilidade de expansão mercantil do Estado, a companhia recebeu o monopólio do comércio e, em troca, deveria introduzir escravizados africanos nele por preços menores que os cobrados nos portos do sudeste e nordeste. A expansão de envios de madeiras para Portugal, que já vinha registrando aumento desde a virada da primeira para a segunda metade do século XVIII, sem dúvida foi alavancada pela atuação da empresa monopolista e a inserção dos seus navios no giro comercial.

O período pós monopólio da companhia de comércio foi marcado pela atuação de uma gama de homens de negócios da Colônia e do Reino atuando no giro mercantil da madeira, tanto como donos dos navios que faziam esse transporte, quanto como proprietários de carregamento de madeiras exportados para Portugal. Segundo José Alves de Souza júnior, esses homens de negócio constituíram uma elite proprietária leiga que, associando cargos, poder e negócios, foram aumentando sua fortuna durante a segunda

²⁵² Carta do Provedor da Fazenda Real da Capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei, D. João V, sobre as madeiras existentes na ribeira de Moju a serem remetidas para o Reino. Datada de 13 de agosto de 1737. Projeto Resgate/AHU, Pará (Avulsos), caixa 20, documento 1862.

²⁵³ Ver: MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **Correspondência do governador e capitão-general do estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado**. Tomos I, II e III.

²⁵⁴ Idem. Tomo II, pp. 65, 68, 358, 373 e 478.

metade do século XVIII e primeira do XIX, principalmente com negócios feitos com o Estado.²⁵⁵

Em que pese as particularidades de cada período, a disposição da Coroa em manter a produção e traslado de madeiras da capitania do Grão-Pará em direção ao Reino atravessou todo esse período de tempo. Nesse sentido, busco analisar o permanente fluxo de envio de madeiras para Portugal, considerando as particularidades de cada período, entretanto, identificando que as madeiras encomendadas pela Coroa foram uma permanência, representando a maior fatia de madeiras exportadas ao longo desse período.

3.1 A rota comercial do Pará para Lisboa até o estabelecimento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão

A organização do comércio do Estado do Grão Pará e Maranhão com o Reino esteve na preocupação e na política ativa da Coroa portuguesa, pelo menos desde a segunda metade do século XVII. Em que pese a imagem de pobreza e abandono muitas vezes propagada por moradores e administradores coloniais, paradoxalmente, o Estado do Maranhão e Pará foi alvo de vigorosa política da Coroa, como aponta o historiador Rafael Chamboleyron. De acordo com ele, ao longo da segunda metade do século XVII, a Corte procurou controlar e incentivar diversos aspectos da colonização da região, como o povoamento, as atividades econômicas, a força de trabalho e o comércio.²⁵⁶

No que tange à fomentação da dinâmica comercial da região, a Coroa atuou no período intervindo diretamente através da implementação de monopólios, ou apostando em parcerias na criação de companhias de comércio. Em 1673, com intuito de financiar a crescente despesa da Fazenda Real na região, a Coroa determinou a implantação do monopólio chamado de “os quatro gêneros”, que incidia sobre facas, ferro, aço e avelórios (além de estipular uma taxa sobre cada índio escravizado). Aprovado em Belém, o monopólio sofreu forte oposição na Câmara de São Luís, levando a Coroa a desistir da implementação do monopólio.²⁵⁷

Na década seguinte, a Coroa tentava novamente incentivar o comércio da região, desta vez com a criação de uma Companhia de Comércio. Instalada em 1682, a

²⁵⁵ SOUZA JÚNIOR, José Alves de. **Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos**. 2012. Op. Cit., p. 24.

²⁵⁶ CHAMBOULEYRON, Rafael. “Muita terra...sem comércio”. O Estado do Maranhão e as rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII. **Outros Tempos**. Volume 8, número 12, dezembro de 2011 – Dossiê História Atlântica e da Diáspora Africana. p. 92.

²⁵⁷ Idem. p. 93.

Companhia de Comércio do Maranhão incorporou o Contrato de Cacheu e Comércio da Guiné, com o objetivo de reedificar, fortificar e armar a praça de Cacheu, além de estimular o escoamento de seus gêneros e escravos. Além disso, o contrato estipulava uma série de vantagens fiscais, declarava a liberdade do comércio para os moradores de Cacheu e do Arquipélago de Cabo Verde. Entretanto, questões como o monopólio estabelecido, as queixas dos moradores em relação ao abuso dos assentistas e as dificuldades com a mão de obra, devido a liberdade concedida aos índios, bem como o controle dos jesuítas sobre a maioria dos indígenas livres, acirraram os ânimos, culminando com uma revolta da população na cidade de São Luís, em 1684, levando a extinção da Companhia no ano seguinte. Ainda que malograda a experiência do estanco, a Coroa continuou enviando produtos e incentivando a produção e comércio na região.²⁵⁸

Em um contexto geral, a circulação de navios no porto do Pará se incrementa já a partir da década de 1730, com o aumento da produção e exportação das drogas do sertão, principalmente o cacau. Em correspondência com a Corte, em 1778, o governador, João Pereira Caldas, envia ao então Secretário de Estado, Martinho de Melo e Castro, mapas registrando a exportação do Pará no período entre 1730 à 1778. Os mapas registraram a movimentação dos navios em dois períodos: de 1730 à 1755 – período anterior ao estabelecimento da Companhia de Comércio; de 1756 à 1778 – período correspondente ao giro mercantil monopolista da referida Companhia.²⁵⁹

²⁵⁸ Idem, pp. 93-96.

²⁵⁹ 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, enviando os mapas dos gêneros exportados daquela capitania desde 1756 a 1777. Datado de 31 de agosto de 1778. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 80, documento 6627.

Tabela 1: Número de embarcações que anualmente fizeram a exportação de produtos do porto de Belém entre os anos de 1730-1755

Ano	Número de embarcações	Ano	Número de embarcações
1730	3	1743	8
1731	4	1744	6
1732	4	1745	8
1733	5	1746	3 (não houve frota)
1734	4	1747	9
1735	4	1748	Não houve registro de embarcação
1736	5	1749	7
1737	5	1750	10
1738	6	1751	8
1739	6	1752	1 (não houve frota)
1740	5	1753	11
1741	6	1754	3 (não houve frota)
1742	6	1755	10
TOTAL DE EMBARCAÇÕES	147	MÉDIA ANUAL	5,6

Fonte: Elaboração da autora a partir de dados contidos no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 80, documento 6627.

Vemos pelos dados registrados a tendência de crescimento dos números de navios que aportavam em Belém. Enquanto, na década de 1730, o número de navios variou entre três e cinco navios, na década seguinte esse número saltou para a variação entre cinco e dez. Com exceção do ano de 1748, todos os demais anos registraram saída de embarcações com mercadorias, sendo que nos anos de 1746, 1752 e 1754 não veio a frota, diminuindo consideravelmente o número de embarcações nestes anos.

Por medo de perder sua valiosa carga para corsários na navegação entre o Reino e suas Conquistas, a Coroa portuguesa estabeleceu a navegação de seus navios mercantes em sistemas de frotas (comboios marítimos), onde as embarcações viajariam em grupos, acompanhados de navios de guerra para lhes fazerem a proteção. Acontece que esse sistema, pensado para dar maior segurança para os navios mercantes, acarretou diversos problemas. Um dos principais era o longo tempo de espera que os navios levavam para se reunir no porto, tanto de um lado, quanto de outro do Atlântico²⁶⁰.

No Estado do Maranhão, o sistema de frotas foi estabelecido em 1684, causando alguns transtornos para os que atuavam nessa rota comercial. Ocorre que, ao ser estabelecido que os navios que navegavam para a região deveriam se juntar ao comboio do Estado do Brasil, dificultava o recolhimento dos gêneros produzidos no Maranhão, cujas colheitas se davam em tempos diferentes das do Brasil. Depois das diversas

²⁶⁰ LOUREIRO, Ney Malvásio. **Distantes Estaleiros**: A criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777), 2009. Op. Cit, p. 111.

reclamações de administradores coloniais e comerciantes, e a necessidade do Reino em manter o comércio no Maranhão, o Rei tentou amenizar o problema no início do século XVIII, definindo que os navios com mais de 20 peças e 50 homens poderiam partir quando quisessem; os demais partiriam entre maio e julho, aportando nas ilhas para esperar o comboio²⁶¹. Na prática, mesmo que esses períodos fossem mais ou menos definidos, o que prevalecia era a flexibilidade dessa navegação, havendo registros de entradas e saídas de navios do porto do Pará em diversos períodos do ano.

Tal variação dependia de vários fatores como por exemplo a rota de navegação, que as vezes se dava de forma triangular – Portugal/África/Grão Pará e Maranhão – outras vezes chegavam navios vindos diretamente de Portugal, levando um tempo menor para aportar em Belém. Outro fator que influenciava no período de partida das embarcações do porto do Pará era o tempo que se levava para o desembarque dos produtos que o navio trazia e o embarque dos gêneros que ia levar em sua viagem de volta. No caso dos navios que carregavam madeiras era recorrente algum episódio referente ao atraso no embarque, devido à falta de pessoas para fazerem o embarque e arrumação das peças no navio, pois tal serviço dependia de pessoas capacitadas.

Outras vezes o atraso na partida se dava devido à espera de peças de madeiras que eram mandadas buscar nas fábricas. Também havia influência de intempéries naturais, como as muitas chuvas que caíam na região, dependendo do período do ano, como registrava o governador Bernardo de Melo e Castro em ofício enviado ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a carga de madeiras enviada pela charrua Nossa Senhora das Mercês, segundo ele, se gastaram onze dias para descarregar os produtos que chegaram do Reino e vinte dias para fazer o carregamento das madeiras, “...e seriam menos se as trovoadas não impedissem a descarga e carga em todos as tardes, pelos perigos que se põem as canoas que conduzem as madeiras de maior volume”.²⁶²

Até meados do século XVIII, esses navios levavam do Estado, principalmente, cacau - carro chefe da exportação -, mas também café, açúcar, cravo fino, cravo grosso, salsa, couros, urucum, algodão, óleos, mel, atanados, meios e madeiras. No caso da

²⁶¹ CHAMBOULEYRON, Rafael. **Muita terra sem comércio**. 2011. Op. Cit, p. 97.

²⁶² 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, remetendo relação da carga de madeiras, e sua despesa, transportada na charrua "Nossa Senhora das Mercês", de que é capitão Domingos Dantas, para a cidade de Lisboa. Datado de 25 de junho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 49, documento 4516.

madeira, foi preciso cruzar diversas fontes para capturar os seus registros entre a documentação do período, posto que, muitas das vezes, as madeiras das encomendas reais não constam nos mapas de cargas exportadas. Shaw Miller, também notou que as remessas de madeiras para o Arsenal da Marinha não eram anotadas na contabilidade das importações das Alfândegas do Reino.²⁶³

Para esse primeiro período apresentado pelo governador Pereira Caldas, por exemplo, não consta madeira exportada do Pará entre 1730 e 1755. Segundo o registro do governador, os produtos exportados teriam sido cacau, café, açúcar, cravo fino, cravo grosso, salsa, couros e meios.²⁶⁴ Todavia, no levantamento feito neste estudo, a partir do ano de 1750, encontramos o registro de envio de madeiras em 1750, pela nau São José;²⁶⁵ em 1753, por três embarcações: a mesma nau São José,²⁶⁶ a nau Nossa Senhora da Arrábida²⁶⁷ e pela nau Nossa Senhora das Mercês;²⁶⁸ em 1754 pelo iate Senhor do Bonfim e Santo António; e, em 1755, por cinco navios da frota que vieram ao Estado naquele ano; a nau Nossa Senhora de Nazaré,²⁶⁹ que sofreu um acidente e não seguiu para Reino, mais tarde, teve sua carga de madeiras transportada por outra embarcação, a nau Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira,²⁷⁰ a nau Nossa Senhora Madre de Deus e São

²⁶³ MILLER, Shaw. 2000. Op. Cit. p. 94.

²⁶⁴ 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, enviando os mapas dos géneros exportados daquela capitania desde 1756 a 1777. Datado de 31 de agosto de 1778. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 80, documento 6627.

²⁶⁵ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará], Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, para o [secretário de estado dos Negócios do Reino e Mercês], Pedro da Mota e Silva, sobre o envio de madeiras finas encomendadas para a Ribeira das Naus em Lisboa, a bordo da nau de guerra "São José". Datado de 17 de setembro de 1750. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 32, documento 3004.

²⁶⁶ 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. Datado de 20 de novembro de 1753. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 35, documento 3287.

²⁶⁷ Idem.

²⁶⁸ Idem.

²⁶⁹ OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, remetendo duas relações das madeiras embarcadas nas naus "Nossa Senhora de Nazaré" e "Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira"; e solicitando alguns carregamentos de cal necessária à reparação das Fortalezas daquela capitania. Datado de 07 de setembro de 1755. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 39, documento 3651.

²⁷⁰ Idem.

José,²⁷¹ o navio Nossa Senhora de Penha de França e Santa Anna²⁷² e o iate Santa Teresa e São João da Cruz.²⁷³

Quadro 5: Madeiras exportadas do Pará para Portugal 1750-1755

Ano	Nome do navio	Nome do Capitão/Comandante	Madeira que levou
1750	Nau São José	Gonçalo Xavier de Barros Alvim	49 toros de pau cotiara, 39 toros de pau santo, 5 toros de pau mulato, 4 toros de pau de oleo, 42 toros de jutai mirim, 2 toros de pau violete
1753	Nau São José	Rodrigo Ignácio	3 quilhas, 10 cavernas, 35 braços, 27 aposturas, 10 vaos, 101 curvas, 4 cintas grandes, 6 cintas segundas, 4 paus redondos, 3 dormentes, 3 rodas de proa, 1 capelo de roda, 2 coral, 6 enximentos, 3 manco, 1 cadaste, 1 gio, 1 pontinha redonda, 1 pé de carneiro de 18, 157 pés de carneiro de 8, 18 eixos, 2 pranchas de castanho, 68 curvatões, 82 toros, 6 pranchas
1753	Nau Nossa Senhora da Arrábida	José Sanches de Brito	8 quilhas, 7 cavernas, 24 braços, 18 aposturas, 11 vaos, 37 curvas, 3 cintas grandes, 2 cintas segundas, 1 pau direito, 3 dormentes, 2 enximentos, 3 cadastes, 27 pés de carneiro de 18, 163 pés de carneiro de 8, 28 eixos, 2 pranchas de castanho, 38 curvatões, 4 pranchas, 840 espeques
1753	Nau Nossa Senhora das Mercês	José Roquel da Silva	7 quilhas, 3 cavernas, 39 braços, 18 aposturas, 14 vaos, 52 curvas, 4 cintas grandes, 9 cintas segundas, 2 paus direito, 1 dormente, 20 pés de carneiro de 18, 109 pés de carneiro de 8, 70 eixos, 320 espeques, 4 pranchas

²⁷¹ OFÍCIO do [capitão] Domingos Dantas para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o acidente sofrido pela nau capitânia "Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira", a qual comandava, nos baixios do Tijoca à saída do porto da cidade de Belém do Pará; e remetendo as relações das madeiras trazidas pela mesma embarcação e da carga transportada pela frota. Datado de 19 de novembro de 1755. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 39, documento 3683.

²⁷² Idem.

²⁷³ OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre as preocupações provocadas pelo exercício do governo, nomeadamente o insucesso sofrido pela nau de guerra "Nossa Senhora de Nazaré", e a partida do iate "Santa Teresa e São João da Cruz" com um carregamento de madeiras para o Reino. Datado de 19 de dezembro de 1755. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 39, documento 3696.

1754	Iate Senhor do Bonfim e Santo António	João da Silva	8 cavernas, 25 curvas, 11 braços, 1 pedaço de pao, 1 apostura, 73 pés de carneiro de 8, 17 pés de carneiro de 18, 4 eixos
1755	Nau Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira	Domingos Dantas	6 quilhas, 38 cavernas, 62 braços, 91 aposturas, 97 curvas, 44 vaos, 14 cintas grandes, 26 cintas segundas, 2 capelo de roda, 3 gios, 2 bussardas de proa, 2 cadastes, 2 manco, 3 coral, 4 dormentes, 2 escoas, 3 pés redondos para cinta, 2 praxões, 19 paos direitos, 81 pontas, 38 curvatões, 2 latinhas, 6 enximentos, 600 pés de carneiro de 8, 22 pés de carneiro de 18, 11 pés de carneiro de 14, 47 eixos de carreta, 13 barras de cabrestantes, 1029 espeques (madeira embarcada depois de pronta a lista anterior) 5 bracinhos, 3 aposturas, 2 pontinhas, 8 curvatões, 1 braço, 1 aposturinha, 26 pranchas
1755	Navio Nossa Senhora de Penha de França e Santa Anna	António Cardoso Saldanha	38 pranchas
1755	Nau Nossa Senhora Madre de Deus e São José	Agostinho dos Santos	40 pranchas
1755	Iate Santa Tereza e São João da Cruz	João da Silva	4 cavernas, 11 aposturas, 4 braços, 20 paos quase direitos, 7 pontas, 74 pés de carneiro de 8

Fonte: Elaboração da autora a partir de dados contidos no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (Avulsos).

Toda essa madeira era encomendada pela Coroa Portuguesa, mediante os já citados Contratos de Fabricação de Madeiras, concedidos a empreiteiros no Estado, e destinada majoritariamente ao abastecimento da Ribeira das Naus, em Lisboa. Foram 3.248 paus de construção e 3.657 madeiras miúdas (varas para parreiras e achas de lenha), que ficaram de fora dos registros do governador.

Esses exemplos de ausências de registro de madeiras, principalmente nos mapas gerais, vão adentrar a segunda metade do século XVIII, mesmo após o estabelecimento da Companhia de Comércio e uma maior sistematização desses dados, exigindo um esforço de acessar outras fontes para obter informações acerca da madeira enviada para o Reino naquele período. Isso acontecia porque a grande maioria das madeiras que saíram do Pará foram às das encomendas reais. Essa madeira era fabricada sob a responsabilidade do Governador e do Provedor do Estado, através de Contratos cedidos a particulares, com renda da própria Coroa, representada por sua Fazenda Real, de onde saía o provento para

pagamento dos empreiteiros e dos funcionários do Estado envolvidos na fabricação do produto. O embarque e traslado das peças para o Reino também eram pagos pela Fazenda Real, o que ajuda a entender, em certa medida, a razão pela qual nem sempre o carregamento de madeiras aparecia registrado nos mapas gerais das cargas dos navios, nos quais constavam os demais gêneros, devendo ser descontados os direitos da Coroa sobre sua exportação.

Essa dificuldade em acessar os registros de madeiras exportadas para o Reino em todo o período colonial não é uma particularidade daquelas enviadas pelo porto do Pará. Diogo Cabral, em seu estudo sobre o comércio madeireiro do Rio de Janeiro cita vários documentos que indicam o não registro das remessas de madeiras para a Coroa.²⁷⁴ Marcelo Henrique Dias, por sua vez, ao analisar o desempenho da economia madeireira na Bahia, analisa que a dimensão desta indústria é muito difícil de ser avaliada. De acordo com ele, não havia exigência de registros da produção particular e a documentação oficial “...é por demais confusa e omissa de informações”.²⁷⁵

No que pese os evidentes desafios em lidar com a documentação sobre o tema, é possível encontrar caminhos possíveis para adentrar o cenário que envolvia a economia da madeira naquele período. Por exemplo, as listas encaminhadas anexas a ofícios do Governador ou do Provedor do Estado, que podem ser encontradas nos papéis avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino, digitalizadas pelo Projeto Resgate. Tais relações trazem informações sobre data, origem, destino, valores, quantidades e tamanhos das peças de madeiras exportadas.

Com o estabelecimento do monopólio comercial da CGGPM, em 1755, ela ficou responsável por fazer o traslado das mercadorias para o Reino, podendo ser encontrado nos registros do giro comercial da referida Companhia, dados sobre a exportação da madeira. No Alvará Régio de sua instituição foi à ela garantida a doação por parte da Coroa “de duas fragatas de guerra, uma de quarenta até cinquenta peças, outra de trinta até quarenta, para o comboio e sucessivo serviço da mesma Companhia”.²⁷⁶ As embarcações doadas foram as fragatas de guerra Nossa Senhora da Atalaia e Nossa

²⁷⁴ CABRAL, Diogo. **O ‘bosque de madeiras’ e outras histórias: A Mata Atlântica no Brasil colonial (séculos XVIII e XIX)**. 2012. Op. Cit. p. 150.

²⁷⁵ DIAS, Marcelo Henrique. **Farinha, madeiras e cabotagem: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial**. Editus; Ilhéus, 2011. p. 214.

²⁷⁶ Alvará Régio de aprovação, em 7 de junho de 1755, do estatuto da Companhia do Pará – que passou a designar-se Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão com base no pedido formulado pelo Marquês de Pombal e mais 11 negociantes de Lisboa. In. CARREIRA, António. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. O comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII**. Volume 2: documentos. São Paulo: Editora Nacional, 1988, p. 14.

Senhora das Mercês, que serviriam para dar proteção aos navios mercantes da Companhia Geral, além de também carregarem mercadorias, quando necessário. A CGGPM também tinha o direito de retirar as madeiras necessárias para a construção de seus navios, tanto no Reino quanto no Estado, tendo ela prioridade no corte das madeiras que não fossem destinadas ao serviço Real²⁷⁷. Sobre o transporte de madeiras determinava o Alvará,

E no caso em que seja necessário mandarem-se transportar madeiras para os armazéns de V. Majestade, será sempre feito este transporte nos navios da Companhia, a qual se obriga a ter para isso as embarcações que forem competentes, com tal declaração que três meses antes da partida das frotas deste porto envie o Provedor dos Armazéns ao Secretário da Companhia uma distinta relação das madeiras que há de transportar, com as suas medidas expressas, reservando-se o estabelecimento do preço dos fretes que se hão de pagar destas madeiras, até que com maduro exame e maior experiência se possa regular, de tal sorte que a Fazenda Real os receba com benefício, sem que a Companhia padeça detrimento; bem visto que sempre será menor o preço das madeiras miúdas que se puderem acomodar por lastro e maior o das grandes que necessitarem de vir em navios separados.²⁷⁸

A necessidade de garantir o transporte das madeiras para o Reino era uma preocupação constante da Coroa, ratificando o seu interesse no produto. Por ser uma carga de grande volume, era necessário embarcações “competentes”, com resbordo²⁷⁹ adequado para embarcar grandes e pesadas peças. No sentido de incentivar a exportação de madeiras do Estado, determinava ainda o Alvará que:

Podendo estes Reinos aproveitar-se, com grande utilidade do serviço Real e do bem comum deles, das muitas e excelentes madeiras que produzem as terras daquele Estado, não é possível que dele se transportem pelo notório impedimento com que a isso obstam os exorbitantes direitos com que se achavam gravadas no Paço da Madeira, é V. Majestade servido derrogar nesta parte o Regimento daquela arrecadação, para os efeitos de que as madeiras que forem transportadas pela Companhia na sobredita forma, para se gastarem dentro nos mesmos Reinos, paguem somente a dízima em espécie, sem outra avaliação ou encargo algum, qualquer que ele seja, e de que as madeiras que forem transportadas para os países estrangeiros sejam inteiramente livres de todos os direitos de entrada e saída.²⁸⁰

Diminuindo os impostos pagos pela madeira entrada e utilizada em Portugal e isentando totalmente a madeira exportada para outros países, a Coroa dava um claro sinal de que estava interessada em promover o comércio de madeiras. Realmente, a CGGPM se beneficiou sobremaneira dos direitos de utilizar madeiras e construir navios. Instalou cortes de madeiras no rio Moju, de onde retirava madeiras para construir e realizar os

²⁷⁷ Idem. p. 13.

²⁷⁸ Idem. p. 15

²⁷⁹ Abertura no navio para passagem de carga.

²⁸⁰ Alvará Régio de aprovação, em 7 de junho de 1755, do estatuto da Companhia do Pará... Op. Cit. pp. 18 à 19.

reparos necessários em suas embarcações, tanto no Estado, quanto enviadas para suas obras no Reino.²⁸¹ Também fazia o comércio de madeiras que fabricava ou comprava dos moradores locais, além daquelas pertencentes aos lavradores que a Companhia de Comércio transportava para o Reino de forma consignada nos seus navios.

Comprando, alugando, construindo e reformando embarcações, a CGGPM foi construindo uma poderosa frota mercante para fazer o giro mercantil do Reino pelas rotas do Atlântico afro-brasileiro, realizando o percurso por Cacheu, Bissau, Angola, ilhas de Cabo Verde, Pará e Maranhão. Os meandros do tráfico da empresa também envolviam a redistribuição de mercadorias provenientes do Império ultramarino para portos estrangeiros, como Londres, Antuérpia, Roterdão, Hamburgo, Cadiz, Marselha e Gênova. A rede de navegação a cargo da Companhia envolvia ainda o tráfico de cabotagem e patrulhamento das costas do Brasil e do continente africano, onde eram utilizadas embarcações menores.²⁸²

O caráter fragmentário e incompleto da documentação em relação à frota que fazia o giro mercantil da Companhia, tem contribuído para que as informações quantitativas apresentadas pelos estudos que versam sobre esta questão sejam distintas. Os dois autores referência, e que influenciaram de alguma forma toda a historiografia posterior sobre o tema, Manuel Nunes Dias e António Carreira, apresentam números bastantes diferentes. O primeiro registra 124 navios na composição da frota, sendo: 35 corvetas, 20 galeras, 20 chalupas, 9 naus, 9 sumacas, 5 iates, 4 navios, 3 escunas, 3 bergantins, 3 lambotes, 2 lanchas, 1 paquete, 1 corsário e mais 9 navios de tipos não identificados²⁸³. Enquanto o segundo, nos apresenta um número bem mais modesto, 42 navios, sendo: 2 naus de guerra, 4 naus mercantes, 9 galeras, 5 corvetas, 7 bergantins, 1 lancha do alto, 8 chalupas, 2 escunas e 4 lambotes.²⁸⁴

A discrepância entre o quantitativo apresentado pode ser proveniente de diversas questões, entre estas: as diferentes fontes consultadas para sistematização dos dados;²⁸⁵ a

²⁸¹ OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa Ataíde Teive de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação e conhecimento das madeiras da capitania transportadas para o Reino, a bordo do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", de que é mestre Domingos Dantas. Datado de 02 de junho de 1764. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 57, documento 5111.

²⁸² DIAS, Manuel Nunes. A tonelagem da frota da Companhia geral do Grão-Pará e Maranhão. **Revista de História** [SL], v. 28, nº 57, 1964, p. 115.

²⁸³ Idem, p. 131.

²⁸⁴ CARREIRA, António. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão**. Vol. I, p. 97.

²⁸⁵ Manuel Nunes Dias utilizou basicamente a documentação do Arquivo Histórico Ultramarino em seu estudo, enquanto que, Antônio Carreira se debruçou sobre o acervo específico da Companhia de Comércio,

tipificação da embarcação, que poderia variar dependendo de quem fizesse o registro, como verificamos para o caso de fragatas e naus que, por vezes eram registradas de uma forma, outras vezes de outra forma; a nomenclatura das embarcações, sendo comum haver designações homônimas ou a troca de nomes no momento em que os navios passavam por reformas nos estaleiros; ou ainda a modificação da tonelagem da embarcação na reforma, modificando seu modelo, todavia, permanecendo com o mesmo nome. Apesar da contradição das informações, é notório que a CGGPM ampliou sobremaneira sua frota durante a vigência do monopólio de comércio detido por ela. Vejamos então como foi o movimento de embarcações no porto de Belém, após o estabelecimento da Companhia de Comércio.

3.2 A carreira da madeira do Pará na vigência do monopólio concedido à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão

As tabelas apresentadas por Manuel Nunes Dias, em seu clássico *Fomento e Mercantilismo: a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*, foram as primeiras referências de dados sistematizados sobre o desempenho da exportação de madeiras do Pará de que eu lancei mão. Todavia, quanto mais eu adentrava nas fontes do Arquivo Histórico Ultramarino, através do projeto Resgate, descobria uma gama de registros de madeiras que não apareciam nos dados apresentados por Nunes. Ajustando ainda mais o foco sob as fontes, me atentei que as tabelas de Nunes Dias sobre o “volume e valor dos gêneros exportados de Belém para Lisboa”, apresentadas anualmente de 1756 até 1777 – período do giro mercantil da Companhia, eram a reprodução do “*Mappa dos diferentes gêneros que se Exportarão Porto da Cidade do Pará desde o ano de 1756, athe o de 1777, inclusivo no expasso de todos existio a Companhia Geral de Comércio: preços que em cada um dos mesmos anos tiveram: embarcações em que se navegarão: nome dos comandantes e capitão delas: valor da exportação em cada anno: a importancia total em todos os anos*”²⁸⁶, enviado pelo governador João Pereira Caldas, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, em 1778.

os Livros de Entrada e Saída, além de documentação baseada na comissão de liquidação da companhia monopolista.

²⁸⁶ 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, enviando os mapas dos gêneros exportados daquela capitania desde 1756 a 1777. Datado de 31 de agosto de 1778. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 80, documento 6627.

Cruzando essa constatação com os dados sistematizados, a partir dos registros sobre a exportação de madeiras contidas no Projeto Resgate, listas, relações e mapas, e ainda as fontes contidas no acervo do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, pude concluir que os registros apresentados pelo governador João Pereira Caldas e reproduzido por Nunes só registravam a madeira exportada por conta da Companhia de Comércio, quer fosse aquela de sua própria carregação, ou aquela consignada por particulares. Ou seja, os *mapas gerais* não contabilizavam as remessas de madeiras das encomendas reais, aquelas madeiras encomendadas, produzidas e enviadas para os serviços da Coroa portuguesa, principalmente para a sua construção naval nos Arsenais Reais da Marinha e Exército, que era na realidade a maior parcela da madeira enviada para o Reino, como demonstrarei nos dados sistematizados mais adiante.

Semelhante constatação vem sendo feita por alguns autores²⁸⁷ acerca da madeira registrada pelas Balanças Gerais, sugerindo que as mesmas podem não ter contabilizado as remessas de madeiras para a Coroa. Diogo Cabral salienta que diversos oficiais régios declaram oficialmente não registrar as madeiras de lei locais. Segundo o autor, isso pode ocorrer, devido essas madeiras serem “propriedade ou “quase-propriedade” régia e eram, muitas vezes, produzidas (cortadas, serradas) diretamente com recursos da Coroa”,²⁸⁸ como já mencionei também aqui neste trabalho.

No período do giro mercantil mediante monopólio da Companhia de Comércio, outro fator veio se somar para essa diferente forma de registrar as madeiras: o volume e peso do produto. Como já mencionado, devido serem as peças de madeira grandes e pesadas, era necessário um tipo específico de embarcação para lhes fazer o transporte, além de ocuparem um grande espaço nos navios. Isso pode ter dificultado e até mesmo desinteressado os administradores de fazer o transporte do produto, em favor das outras mercadorias que poderiam lhes gerar mais lucro na quantidade e no frete. Em 1758, por exemplo, o governador interino, Bispo Miguel de Bulhões e Souza, informa ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar sobre a necessidade de se mandar embarcações exclusivamente para transportar as madeiras, pois os navios da Companhia Geral só recebem essa carga, quando não acham outra que lhes possa resultar maior interesse.²⁸⁹

²⁸⁷ MILLER, Shaw. **Fruitless trees**. Op. Cit.; CRUZ, Ernesto. **A exportação da madeira do Pará para Portugal**, no século XVIII. Op. Cit.; CABRAL, Diogo. **O ‘Bosque de madeiras’ e outras histórias: a Mata Atlântica no Brasil Colonial (séculos XVIII e XIX)**. Op. Cit.

²⁸⁸ CABRAL, Diogo. **O ‘Bosque de madeiras’ e outras histórias: a Mata Atlântica no Brasil Colonial (séculos XVIII e XIX)**. 2012. Op. Cit, p. 150.

²⁸⁹ OFÍCIO do Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre o transporte de madeiras da capitania para o Reino

O “maior interesse” a que se refere o governador interino pode ser traduzido como “maior lucro” aos comerciantes. E esta era uma conta que sempre pesava contra o transporte de madeiras, por serem peças pesadas e de grandes dimensões, não costumavam estar entre os produtos preferidos dos responsáveis pelo transporte. Até mesmo a opção em transportar madeiras como lastro para equilibrar as embarcações acabava não sendo uma opção recorrente no giro comercial, posto que, os navios que vinham ao Brasil, precisavam de lastro devido carregarem produtos leves, como tecidos e manufaturas em geral, por isso precisavam muitas vezes lastrear com pedras e areia. No entanto, na viagem de volta, partiam com produtos com peso suficiente para não precisarem de lastro. Assim, entre duas mercadorias pesadas, os negociantes evidentemente optavam por aquela de maior valor por unidade de peso.²⁹⁰

Embora o Pará fosse a porção da América portuguesa mais próxima de Lisboa, ao ponto de poder ter estrategicamente facilitada sua navegabilidade e consequente comunicação com o Reino em detrimento da navegação inter-regional, as viagens naquele período sempre envolviam longos períodos e perigos que oneravam os produtos transportados, fosse pelos elevados custos que se precisava destinar ao sustento da tripulação por longos períodos no mar ou pelos preços elevados dos seguros destinados a cobrir os riscos de transportar as mercadorias até o seu destino. Assim, quanto maior e mais pesada fosse a carga, mais caro e difícil de transportá-la.

Ao contrário de madeiras tintoriais, como o pau-brasil, que poderia ser cortado em pedaços pequenos e acomodadas como calço para outras mercadorias nos porões dos navios, as madeiras de construção exportadas do Pará eram enormes peças que demandavam tempo e habilidade para fazer o embarque e acomodação do produto nos navios. Além disso, por serem grande parte das madeiras exportadas encomendas da Coroa, havia sempre um esforço da Fazenda Real em baixar os custos do produto. Certamente estes eram fatores preponderantes na preferência dos administradores da Companhia em embarcarem em seus navios produtos como o cacau, o café, a salsa e as demais drogas do sertão produzidas no Estado e que alcançavam altos valores no mercado, em detrimento da madeira.

e a conveniência de se estabelecer uma fábrica de madeiras na cidade de Belém do Pará. Datado de 21 de julho de 1758. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 43, documento 3963.

²⁹⁰ CABRAL, Diogo. **O Bosque de madeiras e outras histórias: a Mata Atlântica no Brasil Colonial** (séculos XVIII e XIX). 2012. Op. Cit. p. 160.

Essa dificuldade em enviar as madeiras da Coroa pelos navios da Companhia de Comércio impulsionou o envio de navios da própria Coroa para transportar o valioso produto. Para esse fim, a Coroa adquiriu mais duas charruas para atuarem no traslado da madeira do Pará, atuando juntamente com aquelas que vinham comboiar as frotas nesse transporte²⁹¹. Assim, grande parte da madeira encomendada pela Coroa era transportada por essas embarcações de sua propriedade, sendo então esse produto registrado em listas específicas que acompanhavam ofícios dos governadores e provedores, responsáveis por essa produção no Estado.

Quadro 6: Comparativo de quantidade de madeiras exportadas do Pará para Portugal (1756-1777).

Ano	Madeiras registradas por Pereira Caldas e Nunes	Madeiras sistematizadas por Batista	Ano	Madeiras registradas por Pereira Caldas e Nunes	Madeiras registradas por Batista
1756	178 paus de construção	1.605 paus de construção e 2.335 madeiras miúdas	1767	260 paus de construção	1.465 paus de construção e 27.219 madeiras miúdas
1757	63 paus de construção	63 paus de construção	1768	504 paus de construção	757 paus de construção
1758	---	257 paus de construção e 380 madeiras miúdas	1769	161 paus de construção e 2.035 madeiras miúdas	354 paus de construção e 3.135 madeiras miúdas
1759	114 paus de construção	485 paus de construção e 100 madeiras miúdas	1770	707 paus de construção e 1.050 madeiras miúdas	1.947 paus de construção e 27.923 madeiras miúdas
1760	40 paus de construção	294 paus de construção	1771	1.721 paus de construção e 4.000 madeiras miúdas	1.721 paus de construção e 4.000 madeiras miúdas

²⁹¹ 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. Datado de 11 de fevereiro de 1759. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 44, documento 4008.

1761	367 paus de construção e 13.165 madeiras miúdas	860 paus de construção e 21.509 madeiras miúdas	1772	108 paus de construção e 5.125 achas de lenha	403 paus de construção e 7.975 madeiras miúdas
1762	206 paus de construção e 3.500 madeiras miúdas	516 paus de construção e 10.270 madeiras miúdas	1773	75 paus de construção	2.135 paus de construção e 17.408 madeiras miúdas
1763	56 paus de construção	1.302 paus de construção e 6.676 madeiras miúdas	1774	---	930 paus de construção e 7.152 madeiras miúdas
1764	Não consta a quantidade	1.898 paus de construção e 19.093 madeiras miúdas	1775	233 paus de construção	986 paus de construção e 6.565 madeiras miúdas
1765	691 paus de construção e 3.000 madeiras miúdas	1.630 paus de construção e 11.082 madeiras miúdas	1776	865 paus de construção e 1.000 madeiras miúdas	1040 paus para construção e 5.800 madeiras miúdas
1766	183 paus de construção	1.860 paus de construção e 37.983 madeiras miúdas	1777	140 paus de construção	1078 paus de construção e 6.300 madeiras miúdas
Total de madeiras exportadas para Portugal registrado por Caldas e reproduzido por Nunes	6.672 paus de construção (toros, tábuas, pranchas e paus) e 32.875 madeiras miúdas (achas de lenha)			Total de madeiras exportadas para Portugal sistematizadas por Batista	23.586 paus de construção (toros, tábuas, pranchas e paus) e 222.905 madeiras miúdas (achas de lenha, varas para parreiras e espeques)

Fonte: Elaboração da autora a partir de dados coletados no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

Os números apresentados são bastante elucidativos. Sendo os dados registrados pelo Governador Pereira Caldas e reproduzidos por Nunes Dias os números contabilizados da exportação feita à cargo da Companhia de Comércio – quer fosse aquela

de sua carga ou de particulares consignadas nos navios da Companhia (seis mil seiscentos e setenta e dois paus de construção), percebemos que se trata de um quantitativo aproximado de apenas $\frac{1}{4}$ do total de madeiras sistematizados nesta pesquisa para o período em questão (vinte e três mil quinhentos e oitenta e seis paus de construção), o que nos leva a crer que a maior parte da madeira enviada ao Reino era oriunda das encomendas reais. Também se constatou que a principal finalidade dessas madeiras encomendadas pela Coroa era a construção naval, quer fosse para a construção de embarcações no Arsenal Real da Marinha, ou para a produção de artilharia naval, que iria compor a frota naval lusa, no Arsenal Real do Exército.

É importante reforçar a informação de que os navios da Companhia de Comércio transportaram muitas dessas madeiras das encomendas da Coroa, porém, nem sempre seu registro foi feito nos mapas gerais do carregamento do navio, mas sim, em relações específicas, que quase nunca estão anexas na mesma correspondência, sendo necessário, então, cruzar as informações dessas duas fontes para chegar ao registro da carga de madeira embarcada.

Outra constatação que nos chama atenção na documentação consultada é a forma como a madeira foi comercializada, pois, enquanto a carga da Companhia era basicamente de toros de pau, tábuas e pranchas, a carga por conta da Fazenda Real era majoritariamente formada de paus de construção de navios, ratificando a grande importância desse produto para a Reforma Naval Lusa colocada em prática pela administração Pombalina e levada adiante no período que lhe sucedeu, como iremos tratar no capítulo 4 deste trabalho.

Um desdobramento disso é pensar o quanto essa produção de madeiras do Estado foi importante para a Coroa, haja vista o seu grande interesse sempre demonstrado em potencializar essa produção, por várias vezes já evidenciado aqui neste trabalho e agora representado pela constatação dos números de exportação. Por outro lado, a peculiaridade de como isso foi registrado naquela época pelos administradores coloniais influenciou fortemente o trato que a historiografia tem dado à essa atividade no bojo da economia colonial brasileira e amazônica. Sendo a madeira das encomendas da Coroa a maior fatia exportada do Pará para Lisboa naquela época e esta parcela do produto ter ficado de fora das sistematizações feitas pela historiografia até aqui, isto se traduz na ausência ou no tangenciamento da participação da madeira nas discussões acerca da pauta produtiva e comercial do Estado.

Quadro 7: Exportação anual de peças de madeiras de construção do Pará para Lisboa 1756-1777

Ano	Quantidade de paus de construção	Ano	Quantidade de paus de construção
1756	1.605	1767	1.906
1757	63	1768	757
1758	257	1769	558
1759	485	1770	1.934
1760	334	1771	1.721
1761	670	1772	405
1762	413	1773	2.135
1763	696	1774	930
1764	1.763	1775	986
1765	2.321	1776	1.672
1766	1.560	1777	1.218

Fonte: Elaboração da autora a partir de dados coletados no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

A remessa do ano de 1756 foi resultado, por um lado, da produção de madeiras que vinha sendo potencializada desde pelo menos a década de 1730. Por outro, do número insuficiente de embarcações para fazerem o transporte desse produto para o Reino, como se ressentiam administradores coloniais no período, gerando assim um acúmulo de madeiras fabricadas. A criação da CGGPM foi, então, uma tentativa de sanar essas dificuldades de transporte, não só da madeira, mas, também, dos outros produtos. Nesse primeiro ano do giro mercantil da empresa monopolista, quatro naus partiram carregadas com as madeiras produzidas em anos anteriores, levando uma quantidade de mais de 1.600 paus de construção, além de madeiras miúdas.

Os dois anos seguintes foram de retração da exportação de madeiras para o Reino. 1757 e 1758, foram os anos em que menos se transportou madeiras em todo período de vigência do monopólio comercial da Companhia de Comércio. Todavia, essa queda vertiginosa não foi única para as madeiras, Manuel Nunes Dias aponta essa diminuição das exportações de Belém para Lisboa de maneira geral. O autor aponta como razão dessa retração comercial, principalmente, a conjuntura externa desfavorável causada pela Guerra dos Sete Anos (1756-1763), que havia contribuído para uma baixa geral dos preços dos principais produtos exportados: cacau, café, cravo fino, cravo grosso e salsa²⁹². Nunes Dias também aponta a própria estruturação inicial da empresa monopolista como

²⁹² DIAS, Manuel Nunes. Op. Cit. p. 110.

fator a ser considerado nesse contexto de pouca exportação, salientando que, mesmo possuindo o monopólio comercial, o período de 1756 à 1758 ainda foi de prevalência dos lavradores e particulares exportando suas mercadorias, situação que só começa a se modificar a partir de 1759, quando passam a predominar os gêneros embarcados pelos administradores da Companhia.²⁹³ Não esquecendo, ainda, que a empresa monopolista sofria os estragos causados pelo terremoto seguido de maremoto que acometeu Lisboa em 1755, que causou a perda de mercadorias e de instalações. Levando em consideração esse fator, Antônio Carreira só contou a primeira frota da Companhia de Comércio a partir de 1758.²⁹⁴

Assim, as madeiras continuavam sofrendo com a falta de navios para serem transportadas para o Reino. Em 1757, Alexandre Lopes São Cristóvão e João Gonçalves Campos arremataram o contrato de fabricação das madeiras pelo período de três anos, no qual foi estabelecida a encomenda de 975 paus a serem fabricados pelos arrematantes.²⁹⁵ As madeiras dessa encomenda começam a ser enviadas para Lisboa no ano seguinte, todavia, além dessa encomenda, havia ainda madeiras prontas que ainda não haviam sido transportadas. Mediante essa dificuldade com o transporte de madeiras, se ordenou parar por hora o corte, o qual só seria retomado oficialmente em 1761, quando também se ajusta o contrato para a fabricação de madeiras para o navio que se ordenou construir em Belém.

A ida de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, em Lisboa (1760-1769), após sua experiência como governador do Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1759), com certeza contribuiu para que o mesmo conhecesse as potencialidades das madeiras da região para a construção naval e interviesse a favor dessa produção.²⁹⁶ De 1761 à 1766, foi então construída a primeira nau de guerra em Belém, dando origem às instalações do Arsenal Real instalado as margens do rio Pará, na cidade de Belém. É importante salientar esse fator, pois, nesse período, a fabricação de madeiras das encomendas da Coroa para o Reino também concorreu com a produção de madeiras para construção da Nau em Belém.

A potencialização da extração e beneficiamento de madeiras na capitania do Pará a partir de meados do século XVIII estava inserida no contexto de uma série de normas

²⁹³ Idem. p. 111.

²⁹⁴ CARREIRA, Antônio. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão**, vol. 1, p. 66.

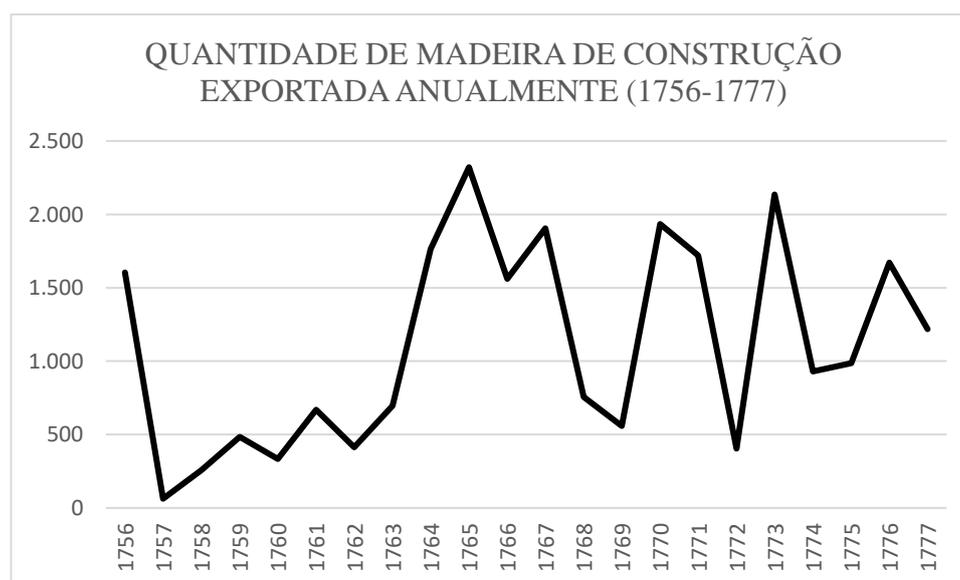
²⁹⁵ OFÍCIO do provedor [interino] da Fazenda Real do Pará, João Inácio de Brito e Abreu, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real], sobre a arrematação do contrato de transporte das madeiras encomendadas para a Ribeira das Naus, em Lisboa. Datado de 16 de junho de 1757. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Avulsos (Pará), caixa 42, documento 3874.

²⁹⁶ Retomaremos essa questão mais adiante.

estabelecidas pela administração portuguesa com objetivo de abastecer sua indústria naval com madeiras da América portuguesa. Dentre essas normas estava a inclusão das qualidades das madeiras do Brasil nos planos de navios da Ribeira das Naus de Lisboa. Tal direcionamento teve impacto direto na duração dos navios, que passaram a ter uma vida útil maior com a inserção das madeiras brasileiras na construção das embarcações.²⁹⁷

A medida que a experiência, complementada por estudos e vice-versa, iam ampliando a lista de madeiras brasileiras com potencial para serem utilizadas nos serviços de construção naval, aumentava também a quantidade de listas com encomendas de peças de madeiras para serem embarcadas para Lisboa. No Pará, coincidindo com o término da Guerra dos Sete Anos (1763) e a potencialização da reforma naval pombalina, a exportação de madeiras se acelera, sendo também favorecida pelo envio de embarcações da própria Coroa para buscar seu valioso produto.

Gráfico 1- Quantidade de madeira de construção exportada anualmente (1756-1777)



Fonte: Elaboração da autora a partir de dados coletados no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

Podemos observar pelo gráfico que, apesar de algumas oscilações, há uma tendência de aumento da quantidade de madeiras exportadas, a partir de 1757. Esse aumento tende a crescer em 1764, mantendo um patamar acima de mil peças de madeiras até 1767, sofrendo queda nos dois anos seguintes 1768 e 1769, voltando a crescer nos dois próximos 1770 e 1771, novamente sofrendo queda em 1772, subindo ao patamar de mais de duas mil peças de madeira em 1773, ficando próximo de mil nos dois anos

²⁹⁷ SALGADO Augusto. Teoria portuguesa de arquitetura naval. In: PEREIRA, José Manuel Malhão. **Navios, marinheiros e arte de navegar (1669 – 1823)**. Lisboa: Academia de Marinha, 2012.

seguintes - 1774 e 1775, encerrando o ciclo acima de mil peças de madeiras enviadas anualmente para Portugal - 1776 e 1777.

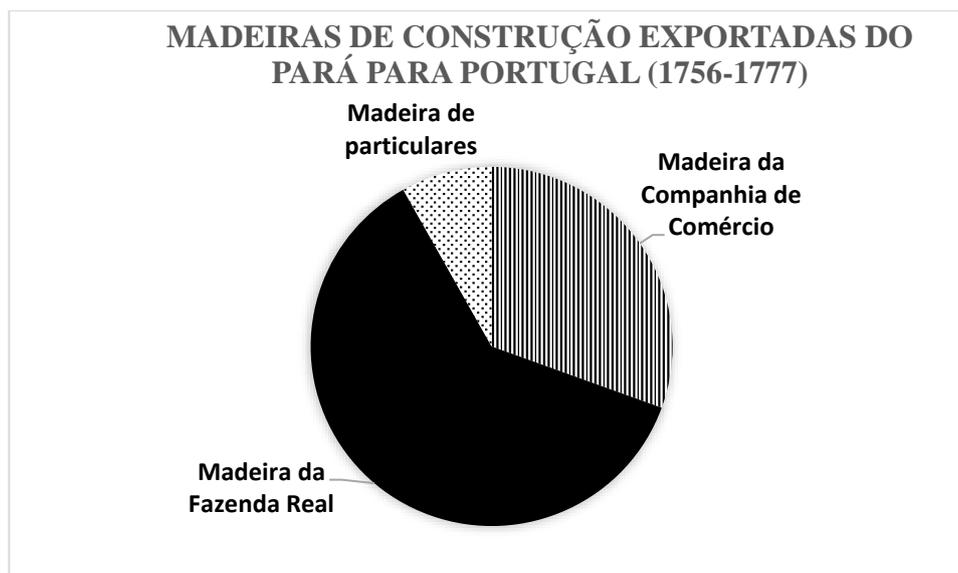
De acordo com os dados levantados acerca das viagens que fizeram os navios da Companhia de Comércio e da Coroa na carreira da madeira do Pará em direção a Lisboa, das 64 viagens que consegui identificar a propriedade do navio, 37 foram feitas por navios da Coroa, enquanto 27 viagens foram feitas por navios da Companhia²⁹⁸.

A presença de navios da Coroa no traslado da madeira para o Reino, no período em que vigorava o monopólio da Companhia de Comércio foi se constituindo mediante as demandas de falta de navios suficientes e adequados para transportar o produto. O viés interpretativo de que medidas administrativas da Coroa eram forjadas nas experiências coloniais é crédito do trabalho do historiador Mauro César Coelho, no qual, em sua tese de doutorado enfatiza que as medidas adotadas pela Coroa portuguesa para enfrentar as querelas referente a mão-de-obra indígena, traduzida pela elaboração do *Diretório dos Índios*, foi constituída mediante as demandas que chegavam do Estado do Maranhão.

No que se refere às medidas adotadas para sanar o problema da falta de navios para fazer o transporte das madeiras, correspondências trocadas entre administradores coloniais e administradores na Corte denunciando o problema levaram à tomada de decisões pelos administradores reinóis como a ordem de se enviar madeiras nas Naus de Guerra da Coroa que vinham ao Pará comboiando os navios mercantes; a construção, reforma e compra de navios por parte da Coroa para se adequarem à condução das madeiras.

O esforço da Coroa em resolver as querelas referente ao transporte das madeiras se deu principalmente por ser ela mesma a maior interessada que este produto chegasse até o Reino, para serem empregadas principalmente nas obras de seus Arsenais, como podemos observar no gráfico seguinte.

²⁹⁸ Ver tabela geral em anexo.

Gráfico 2: Madeiras de construção exportadas do Pará para Portugal (1756-1777)²⁹⁹

Fonte: Elaboração da autora a partir de dados coletados no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

Como fica evidente no gráfico, as encomendas reais foram responsáveis pela maior fatia da exportação das madeiras do Pará, seguida pelas madeiras carregadas pela Companhia de Comércio e um número bem menor de madeiras carregadas pelos particulares. Esses fatores reforçam, mais uma vez, a participação expressiva da Coroa na atividade de fabricar madeiras no Estado do Grão-Pará, para fins de exportação para o Reino. Isso se dava, como já mencionado neste trabalho, devido a importância que o produto tinha para os planos de expansão do Império português, principalmente, no que se refere à potencialização de sua frota naval.

Ciente do evidente interesse da Coroa pela madeira, o Tesoureiro do Comércio dos Índios da capitania do Pará, Antônio Rodrigues Martins, envia, mesmo que não houvesse pedido, 1 pau d'arco e 8 dúzias de couçoeriras de acapu para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado³⁰⁰. Em seguida o Tesoureiro envia mais 8 dúzias e meia de couçoeriras de acapu, no valor de 51.000 reis.³⁰¹

²⁹⁹ Consideramos para a elaboração desse gráfico somente as madeiras quais conseguimos ter certeza do pertencimento da cargação. Além disso, não incluímos no cálculo as madeiras menores como varas para parreiras e achas de lenha.

³⁰⁰ OFÍCIO do [tesoureiro do Comércio dos Índios na capitania do Pará] Antônio Rodrigues Martins, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo alguns produtos originais daqueles povos, tais como um arco e couceiras de Acapú. Datado de 17 de março de 1767. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 60, documento 5322.

³⁰¹ OFÍCIO do [sargento-mor e tesoureiro geral do Comércio dos Índios], Antônio Rodrigues Martins para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio de alguns produtos da capitania, como madeiras de acaju, e um mapa do rendimento do comércio dos índios do ano de 1767. Datado de 22 de outubro de 1767. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 61, documento 5391.

A Companhia de Comércio também teve evidente participação no comércio exportador da madeira. Entre os administradores responsáveis pelo envio de produtos para o Reino, dois nomes chamam atenção pela frequência de vezes que aparecem nas relações de cargas dos navios, eram eles, Gonçalo Pereira Viana e Antônio Coutinho de Almeida. Sobre o primeiro não consegui obter mais informações, já sobre o segundo, Antônio Coutinho de Almeida, os registros demonstram que foi um homem de negócios com bastante influência no Estado, inclusive sendo beneficiado com a patente de Capitão da Infantaria Auxiliar do Terço da Cidade de Belém do Pará, no ano de 1768.³⁰²

No ano anterior, 1767, Antônio Coutinho de Almeida e Gonçalo Pereira Viana embarcavam no navio Nossa Senhora do Cabo 34 paus para construção de navios 17 dúzias e meia de tábuas de louro, 758 sacas de cacau, 400 paneiros e 10 sacas de café, 100 embrulho e 3 caixotes de cravo fino, 600 paneiros de cravo grosso, 450 paneiros de urucu, 7 barris de óleo de copaíba e 2 caixotes de salsa.³⁰³ Em 1768, os dois enviavam pela corveta São Pedro Gonçalves 62 paus para construção de navios, 111 sacas de cacau, 27 paneiros de café e 50 barris de óleo.³⁰⁴ Na corveta Nossa Senhora da Oliveira, embarcaram 118 paus para embarcações, 23 dúzias de tabuados de louro, 50 sacas de cacau, 54 paneiros de café, 9 embrulhos de cravo fino, 2 caixões de urucu e 25 barris de óleo de copaíba.³⁰⁵ Em 1759, o registro de cargas da corveta São Francisco Xavier indicou o embarque pelos administradores de 62 paus de construção, 91 sacas de cacau, 2 caixões de urucu, além de mais 11 sacas de cacau e 1 caixão de urucu para pagamento dos Dízimos.³⁰⁶

³⁰² REQUERIMENTO de Antônio Coutinho de Almeida para o rei [D. José I], solicitando a confirmação da carta patente no posto de capitão de Infantaria Auxiliar do Terço da cidade de Belém do Pará, de que é mestre de campo Marcos José Monteiro de Carvalho. Datado de 3 de novembro de 1768. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 63, documento 5487.

³⁰³ CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o rei [D. José I], remetendo relações da carga embarcada para o Reino, a bordo da charrua "Nossa Senhora das Mercês", de que é capitão José dos Santos, da nau "Nossa Senhora das Mercês", de que é capitão Agostinho dos Santos, e dos navios "Santa Ana", "Nossa Senhora do Cabo" e "Madre de Deus", comandadas pelos capitães Valério Duarte Gomes, Manuel da Cunha Bettencourt e Manuel Travassos, respectivamente. Datado de 24 de outubro de 1767. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 61, documento 5408.

³⁰⁴ CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o rei [D. José I], sobre a carga transportada para o Reino, a bordo da corveta "São Pedro Gonçalves", de que é capitão Inácio Luís da Silva. Datado de 21 de janeiro de 1768. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 61, documento 5424.

³⁰⁵ CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o rei [D. José I], remetendo relação da carga transportada para o Reino a bordo da corveta "Nossa Senhora da Oliveira", de que é capitão Antônio José de Carvalho. Datado de 4 de abril de 1768. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 61, documento 5441.

³⁰⁶ OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo a

Além de serem responsáveis pela exportação de madeiras suas, de particulares e também das encomendas reais, a empresa monopolista foi responsável por custear, em várias ocasiões, o pagamento de empreiteiros fabricantes das madeiras e das embarcações da Coroa que vinham ao Pará buscar o produto. No ano de 1767, registros mostraram que o terceiro maior valor devido à Companhia de Comércio pela Fazenda Real era referente a compra de madeiras embarcadas para o Arsenal da Corte.³⁰⁷

Sobre a qualidade das madeiras exportadas pela Companhia e pelos particulares, temos o seguinte cenário:

Gráfico 3: Qualidade das madeiras exportadas pela Companhia de Comércio (1756-1777)

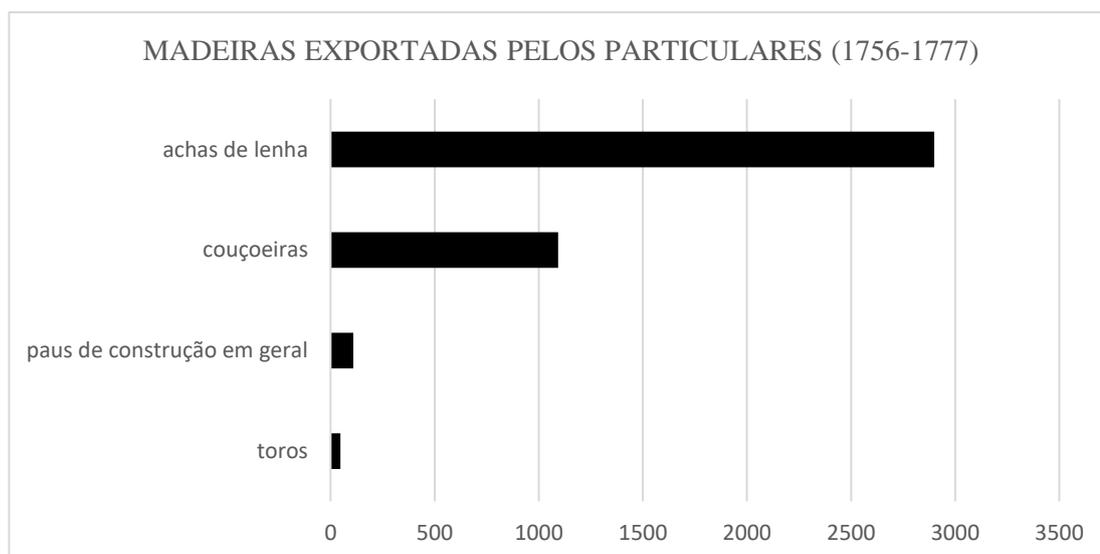


Fonte: Elaboração da autora a partir de dados coletados no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

relação da carga transportada do Pará para o reino, a bordo da corveta "São Francisco Xavier", de que é capitão Manuel da Silva Tomás. Datado de 11 de março de 1769. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 64, documento 5528.

³⁰⁷ Conta corrente da Fazenda Real com a Companhia. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 037_97, vol. 1, fl. 232.

Gráfico 4: Qualidade das madeiras exportadas pelos particulares (1756-1777)



Fonte: Elaboração da autora a partir de dados coletados no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

Vemos pelos gráficos 3 e 4 que as cargas de madeiras da Companhia e de particulares, ao contrário das cargas da Fazenda Real, compostas de madeiras trabalhadas para os Arsenais Reais, incluíam achas de lenhas e madeiras mais brutas como pranchas, couçoeiras³⁰⁸ e toros de pau. Além de menos trabalhadas, eram peças de menor dimensão, podendo ser transportadas em navios menores, diferente daquelas grandes peças destinadas à construção naval da Coroa.

Como demonstrado, em que pese a participação efetiva da CGGPM na exportação de madeiras na vigência do seu monopólio comercial, a Coroa foi a principal consumidora do produto, além de ter transportado mais madeiras em seus navios do que a empresa monopolista. Como esse cenário se comportou após o término do estanco comercial da Companhia é o que veremos no tópico seguinte.

3.3 A carreira da madeira do Pará após o estanco da Companhia de Comércio

O fim do prazo de vigência de vinte anos do estanco estabelecido na instituição da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1777, coincidiu com a morte de D. José I e a conseqüente decadência do poder de seu poderoso ministro, o Marquês de Pombal. A nova administração, representada pela sucessora dona Maria I, demonstrou ser contrária às medidas adotadas até ali por Pombal e sua equipe, cuidando de afastá-lo do

³⁰⁸ Madeira grossa para ser trabalhada, aparelhada.

poder. Em meio à nova conjuntura política que emergia, a possível prorrogação do prazo de funcionamento do monopólio comercial da Companhia não se concretizou, sendo extinto pela Resolução Real de 5 de janeiro de 1778.

Entretanto, o término do estanco comercial da Companhia de Comércio não significou sua imediata extinção, tampouco a empresa deixou de atuar prontamente no tráfico de escravizados e de fazer o giro mercantil do Estado. Antônio Carreira chama atenção ao fato de que a empresa ainda comercializou, em maior ou menor amplitude, até 1788, e a sua liquidação definitiva só 136 anos depois, em 1914.³⁰⁹ A historiadora Marley Antônia da Silva também enfatiza a continuidade da atuação da Companhia de Comércio no tráfico de escravizados para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro, após o fim do monopólio comercial da empresa. Segundo a autora, a empresa trouxe cativos para o Pará até 1785.³¹⁰ Em outro trabalho, Silva explicita a participação da Companhia também financiando comerciantes do Mato Grosso no final do século XVIII.³¹¹

No que se refere às madeiras, os navios da Companhia de Comércio continuaram transportando o produto para o Reino até 1785, coincidindo com o fim do ciclo do tráfico de escravizados, evidenciando a interligação entre esses comércios. O último registro de carga de madeiras saídas do porto do Pará em navios da Companhia foi o navio Grão-Pará, construído no Arsenal da cidade de Belém, conduzido pelo capitão Bernardo da Costa Carvalho, que partiu em abril de 1785, levando entre suas cargas 269 paus de construção, sendo 137 do carregamento da Fazenda Real e 132 por conta dos particulares³¹². Importante desatacar que, findado o estanco da empresa monopolista, ainda que seus navios continuassem, pelo menos até 1785, transportando madeiras, não encontrei mais registro do produto nas carregações da própria empresa, somente da Fazenda Real e de particulares.

Com o fim do monopólio da Companhia, o giro mercantil do Pará passou a ser feito pelos navios de particulares.

³⁰⁹ CARREIRA, Antônio. 1969, p. 45

³¹⁰ SILVA, Marley Antonia Silva da. **A extinção da Companhia de Comércio e o tráfico de africanos para o estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)**. Op. Cit. p. 106.

³¹¹ Idem. Da costa do Grão-Pará ao sertão do Brasil: tráfico de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás. **Revista Historiar**. Vol. 9. Nº. 16. Jan./Jun. de 2017.

³¹² Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 5, f. 344 e vol. 6, fl. 35, 36 e 98.

Tabela 2: Número de viagens com carregamento de madeiras (1778-1807)

ANO	NAVIOS DA CIA	NAVIOS DA COROA	NAVIOS DE PARTICULARES
1778	5	2	3
1779	4	2	3
1780	0	1	3
1781	2	1	2
1782	2	1	4
1783	0	1	4
1784	1	1	7
1785	1	1	9
1786	0	0	13
1787	0	1	13
1788	0	2	9
1789	0	2	6
1790	0	2	5
1791	0	3	3
1792	0	2	4
1793	0	3	0
1794	0	1	0
1795	0	3	1
1796	0	1	0
1797	0	0	3
1798	0	1	1
1799	0	1	0
1800	0	0	1
1801	0	1	5
1802	0	0	9
1803	0	1	11
1804	0	0	9
1805	0	1	4
1806	0	1	4
1807	0	0	9
Total de viagens	15	36	145

Fonte: Elaboração da autora a partir de dados coletados no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

A tabela demonstra a evidente superioridade da quantidade de viagens feitas por navios pertencentes aos particulares fazendo a carreira da madeira para Portugal, a partir da saída da Companhia. A perda do monopólio comercial da Companhia de Comércio parece ter animado também os comerciantes a fazer a exportação de madeiras, pois, estes passaram a enviar frequentemente uma grande quantidade de pranchas, tábuas, varas para parreiras, couçoeiras e aduelas entre os seus produtos exportados.

Importante destacar que, ainda que seja evidente a superioridade quantitativa de navios particulares fazendo a exportação de madeiras, em análise mais detalhada das viagens a partir de seus mapas de cargas, podemos perceber que os navios pertencentes à Coroa carregavam maior quantidade de madeiras em cada viagem, haja vista serem embarcações de maior porte, em sua maioria charruas, que vinham ao Pará destinadas basicamente para buscar este produto. Exemplar neste sentido temos a charrua Águia e Coração de Jesus, que em 1783 transportava 1.338 paus de construção, 500 varas para parreiras e 3.600 achas de lenha,³¹³ enquanto as outras 4 viagens, com carregamento de madeiras neste ano foram feitas em navios particulares e somadas contabilizam 190 paus de construção.

O aumento da participação dos particulares na exportação da madeira veio então se somar nesse cenário. A saída da companhia monopolista facilitou que homens de negócios na capitania do Pará pudessem expandir seu cabedal a partir da comercialização dos produtos da região, dentre estes, a madeira, cenário esse que já vinha se configurando desde o período anterior. José Alves de Souza Junior identifica o fortalecimento de uma elite proprietária leiga no Estado do Grão-Pará e Maranhão, a partir principalmente da laicização da propriedade de terra no período pombalino, com a expulsão da Companhia de Jesus e a transferência de suas propriedades para “pessoas distintas” no Estado.³¹⁴

Em análise minuciosa dos mapas populacionais do final do século XVIII, SOUZA JUNIOR conclui que essa elite proprietária leiga da capitania do Pará era constituída por funcionários-proprietários-negociantes. Cruzando esses censos populacionais com registros de distribuição das propriedades dos Jesuítas, o autor chega a nomes de pessoas ligadas à burocracia do Estado que foram beneficiadas na partilha dessas propriedades e que aparecem ao longo do final do século XVIII como grandes proprietários envolvidos em diversas atividades como a criação de gado, produção agrícola, extrativistas, manufactureiras e o comércio.³¹⁵

Não foi possível neste estudo fazer a sistematização dos nomes desses sujeitos que exportaram madeiras, posto que os mesmos aparecem na documentação consultada sob a

³¹³ OFÍCIO do [governador e capitão general de Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os conhecimentos e relações de madeiras, aduelas e varas embarcadas para o Reino a bordo da fragata "Águia e Coração de Jesus", de que é mestre [o tenente de Mar] Joaquim José [Monteiro]. Datado de 24 de dezembro de 1783. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 90, documento 7377.

³¹⁴ SOUZA JUNIOR, José Alves de. **Tramas do Cotidiano: Religião, Política, Guerra e Negócios no Grão-Pará do Setecentos**. 2012. Op. Cit. p. 289-317.

³¹⁵ Idem. *Ibidem*.

denominação generalizante de “particulares”, sendo poucas as listas encontradas com nome das pessoas que embarcaram madeiras nos navios para serem transportadas para o Reino. No período da Companhia, as carregações de madeiras foram majoritariamente por conta da empresa monopolista e da Coroa, sendo ínfima a participação dos particulares fazendo esse comércio por sua conta e risco, todavia, isso não exclui necessariamente a presença de particulares neste comércio, pois as carregações da Companhia não se constituíam somente de gêneros comprados diretamente de produtores/lavradores; no bojo desse processo, estavam os comerciantes que atuavam como atravessadores, adquirindo os gêneros dos lavradores e negociando com a Companhia esses produtos.

A concorrência desses negociantes particulares com a atuação da Companhia de Comércio fica evidente quando, em 1761, a Junta de Administração Geral da Companhia decide revogar a permissão que antes concedia para que todos os particulares pudessem embarcar seus gêneros nos navios da Companhia, mesmo não sendo lavradores ou fabricantes. O motivo da revogação teria sido os graves prejuízos que essa prática causava à Companhia, já que os negociantes particulares lucravam comprando os gêneros de fabricantes e lavradores “...para virem depois a vender a Companhia”.³¹⁶ Fato que evidencia a complexidade que envolvia o comércio no Pará e nos permite conjecturar que muitas das madeiras que foram exportadas para Portugal como “carregação da Companhia”, pode ter sido oriunda dessa negociação de particulares.

Ainda assim, tal medida parece não ter tido o alcance desejado, pois, durante todo o período de vigência do estanco comercial da Companhia, os comerciantes continuaram enviando seus produtos nos navios da Companhia. Além disso, o contrabando também era uma prática comumente denunciada pelos administradores, tal prática era bastante evidenciada nos navios que vinham ao porto de Belém, por conta da Fazenda Real, buscar madeiras para a Ribeira das Naus e Arsenal do Exército, nos quais se enviavam grandes quantidades de madeiras e outros gêneros pertencentes à particulares, sem se declarar nas relações das cargas embarcadas, como advertia o Secretário de Estado da Marinha e

³¹⁶ Ofício do administrador da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Bernardo Simões Pessoa, para o secretário de Estado dos Negócios do Reino e Mercês, conde de Oeiras, Sebastião José de Carvalho e Melo, datado de 28 de novembro de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 52, documento 4729.

Ultramár, Martinho de Melo e Castro ao Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, em 1777.³¹⁷

Mesmo quando a presença de particulares se evidencia, a partir da saída da Companhia, os acervos consultados não mantiveram as listas nominativas de embarque das madeiras anexa aos ofícios, cartas e lembretes que informam sobre a carregaçã, somente as relações das madeiras e os mapas, que como já dito, somente os registra como “lavradores e particulares”. Provavelmente, um estudo futuro que se debruce sobre a documentação referente à Companhia de Comércio e à Casa da Índia, em Lisboa, possa trazer respostas para essa questã.

O que a documentação consultada me permite afirmar é que sujeitos da elite proprietária leiga, identificada por José Alves Júnior, também estiveram envolvidos na carreira da madeira no Pará, aparecendo como proprietários de navios nos quais se exportou madeira. Era o caso de Ambrósio Henriques, um dos mais ricos e influentes homens de negócios da capitania, que tinha propriedades em freguesias urbanas e rurais.³¹⁸ Proprietário do navio Santo Antônio Flor de Murta, atuava em diversas frentes comerciais na capitania como na introdução de cativos, na importação e exportação de mercadorias entre o Reino e a capitania.

Identifiquei esse navio na década de 1780 realizando várias viagens com exportação de madeiras para Lisboa. Em 1783, vindo de Lisboa, sob o comando do capitão Manuel da Silva Thomas, com carregamento de fazendas secas e molhadas para comercializar no Estado, levou pranchas de madeiras entre os produtos exportados para o Reino.³¹⁹ Foi registrado novamente no ano seguinte, 1784, vindo de Lisboa com fazendas secas e molhadas, levou entre seus produtos na sua viagem de retorno para o Reino, 20 paus de acapú, 72 tábuas de louro, 6 couçoeiras, 1 prancha, 36 aduelas e 50 varas para parreiras.³²⁰ Em 1785, exportava, entre outros produtos, 79 paus para embarcações, 55 pranchões, 195 tábuas e 740 couçoeiras.³²¹ Em 1786, 51 paus de

³¹⁷ OFÍCIO do Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, para o Governador e Capitão-General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datado de 05 de maio de 1777. Arquivo Público do Estado do Pará, códice 1167: Junta da Fazenda (1769-1798).

³¹⁸ Para saber mais sobre a trajetória da família Henriques ver: SOARES. Eliane Cristina Lopes. Família, compadrio e relações de poder no Marajó (séculos XVIII e XIX). Tese de doutorado, PUC-SP, 2010.

³¹⁹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 037_97, vol. 4, f. 146.

³²⁰ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 5, f. 20 e 154.

³²¹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 6, f. 217 e 243.

construção e 100 varas para parreiras.³²² O último registro do navio Santo Antônio Flor de Murta com carregamento de madeiras para Lisboa foi no ano de 1789, carregando 16 paus de arco e 200 varas para parreiras.³²³

Uma corveta denominada Nossa Senhora das Neves e Bom Conceito aparece registrada fazendo três viagens na década de 1780, não sendo possível afirmar que se trata da mesma embarcação – devido ser bastante comum navios homônimos naquele período, o certo é que dois ricos mercadores da capitania do Grão-Pará aparecem como proprietários da embarcação em duas viagens diferentes. Em 1784, a corveta é registrada como propriedade de João Manuel Rodrigues, capitão mor, tesoureiro dos índios e mercador, registrado na freguesia da Sé, possuidor do maior plantel de cativos daquela freguesia. O navio transportava na sua carregação saída do Pará em direção à Lisboa, 36 tábuas, 40 aduelas, 36 paus para aduelas, 18 paus para varaes, 36 couçoeiras e 200 varas para parreiras.³²⁴ Em 1788, aparece como proprietário do navio o tenente-coronel João Antônio Rodrigues Martins, exportando 200 achas de lenha e 50 varas para parreiras.³²⁵ Em 1804, o dito tenente-coronel aparece em sociedade como proprietário do navio Comerciante, que saiu de Lisboa em 1803 com destino a costa da Guiné e dali para o Pará, retornando a Lisboa com mercadorias, entre estas, 88 pranchas de pau amarelo, 26 paus de macaúba e 26 paus de arco.³²⁶

O capitão e Almojarife da Fazenda Real, Pedro Antônio Peguda, aparece como proprietário da galera Nossa Senhora do Carmo, Paquete, que em 1788 transportava para Lisboa entre sua carga, 35 paus de construção e 200 achas de lenha.³²⁷ Os exemplos supracitados são uma evidência de como esses sujeitos iam consolidando suas fortunas e ganhando prestígio acumulando cargos militares, funções públicas e atividades comerciais. A retirada do exclusivo comercial da Companhia de Comércio deu a esses sujeitos uma maior expressividade no transporte e comercialização dos produtos da

³²² Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 7, f. 214 e 356.

³²³ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 039_97, vol. 10, f. 28.

³²⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 5, f. 21, 136 e 140.

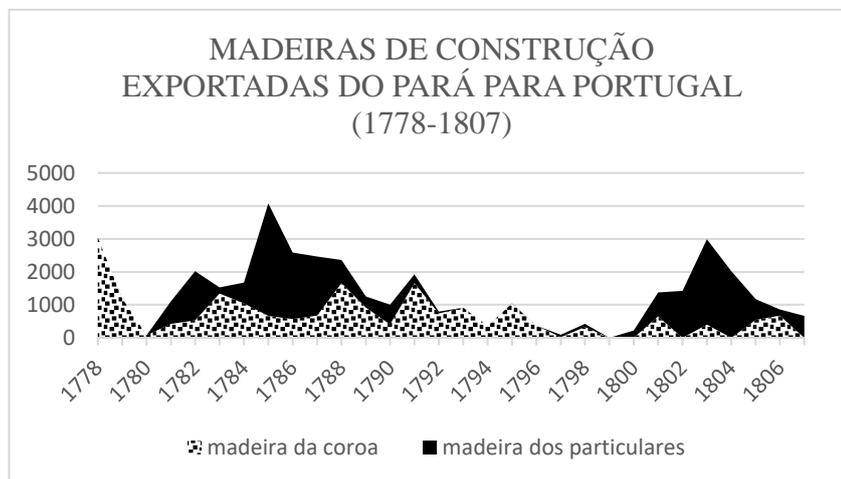
³²⁵ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 039_97, vol. 8, f. 211 e vol. 9, f. 22.

³²⁶ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 044_97, vol. 24, f. 45; Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Avulsos (Pará), caixa 127, documento 9775.

³²⁷ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 039_97, vol. 8, f. 98 e vol. 9, f. 65.

capitania, ampliando ainda mais a atuação deles no cenário político e econômico. A exportação da madeira foi um exemplo de como a atuação dos comerciantes particulares se potencializou a partir do final do século XVIII e início do XIX, como demonstrado no gráfico que segue.

Gráfico 5: Madeiras de construção exportadas do Pará para Portugal (1778 -1807)³²⁸



Fonte: Elaboração da autora a partir de dados coletados no Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

Como bem demonstra o gráfico, os comerciantes particulares tiveram desempenho predominante na exportação das madeiras em dois períodos: o primeiro, na década de 1780, mais especificamente nos anos 1781, 1782, 1785, 1786 e 1787; o segundo, nos primeiros anos do século XIX. No entanto, a Coroa Portuguesa continua como maior consumidora da madeira exportada da capitania do Pará. Contabilizamos vinte e três mil, quinhentas e uma (23.501) peças de madeiras para construção exportadas por conta das encomendas da Coroa, enquanto que, os particulares exportaram vinte e uma mil, oitocentas e noventa e uma (21.891) peças de madeiras para construção.

Se voltarmos a atenção para os dados sistematizados no período anterior (1750-1777), veremos que, apesar do expressivo aumento da presença de particulares responsáveis diretamente pela exportação das madeiras, tal fato não significou uma diminuição das encomendas de madeiras para fins dos serviços reais, nem tampouco que a mesma deixou de enviar seus navios para continuarem transportando o produto para o Reino, ao contrário, contabilizou-se um aumento significativo na quantidade de madeiras das encomendas reais, em relação ao período anterior. Foram doze mil, novecentas e quinze (12.915) peças de madeiras encomendadas pela Coroa e exportadas para o Reino

³²⁸ Consideramos para a elaboração desse gráfico somente as madeiras de construção (paus, toros, tábuas, pranchas, couçoeriras), não entrando no cálculo as madeiras miúdas (achas de lenha, varas para parreiras).

de 1756 à 1777 e vinte e três mil, quinhentas e uma (23.501) peças de madeiras para a Coroa no período entre 1778 e 1807. Levando em consideração que os particulares também aumentaram notadamente a cifra de exportação de madeiras, evidencia-se a continuação e ampliação da exportação do produto em finais do século XVIII e início do XIX.

A década de 1780, que sofreu uma relativa queda de exportação de madeiras das encomendas reais foi influenciada por questões internas de produção. No ano de 1783, o empreiteiro da fabricação de madeiras, Pedro de Azevedo Bagunte, que havia assumido a produção em 1778, vendeu seus cativos e retornou para o Reino. O Intendente dos Armazéns Reais do Pará, Matias José Ribeiro, informava não mais haver madeiras prontas no Arsenal, devido o empreiteiro “...ter vendido o avultado número de escravos que possuía já exercitados no ministério da serralha e de lavrarem todas as qualidades de madeiras”.³²⁹ O Intendente então chamava atenção sobre a então necessidade de “...escolher alguma pessoa capaz que queira tomar a si este negócio, o que não dará pouco trabalho pela falta que há de sujeitos que tenha fundo suficiente e número de escravos bastantes para este importante negócio”.³³⁰

O episódio de falta de madeiras no Arsenal, envolvendo a saída de Pedro de Azevedo Bagunte da fabricação de madeiras no Pará, com a venda de sua escravatura e sua partida para Lisboa foi envolta de polêmicas e diferentes versões entre o então ex-governador José de Nápoles Telo de Menezes, que governou o Estado entre 1780 e 1783, e o seu sucessor no governo Martinho de Souza e Albuquerque, que assumira em 1783.³³¹ O primeiro se justificava dizendo que quando chegou para assumir o governo, já encontrou o empreiteiro com licença concedida pelo governador anterior, João Pereira Caldas, que tinha feito o possível para reverter, mas, que não havia tido êxito. Diz ainda José de Nápoles que tomou providências para estabelecer nova administração na fábrica

³²⁹ Ofício do Intendente dos Armazéns Reais do Pará, Matias José Ribeiro, para o governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, Martinho de Sousa e Albuquerque, em anexo ao OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo dois documentos relativos ao estado de conservação da fábrica de madeiras e sobre os motivos por que foi mandado retirar a guarda-costa aos canais Norte e Sul na boca do rio Amazonas, datado de 21 de dezembro de 1783. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Avulsos (Pará), caixa 42, documento 3874.

³³⁰ Idem.

³³¹ Carta da Rainha para o governador Martinho de Souza e Albuquerque, pedindo parecer sobre as divergentes informações que chegaram ao Reino sobre diversos assuntos referentes ao estado em que se acha a Capitania do Pará, relatados por ele e pelo seu antecessor, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 03 de junho de 1784. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 5, f. 218.

e que para isso havia concorrido Joaquim Vicente Foro, mestre da Ribeira e que, portanto, não poderia assumir o cargo, pois seria ele também responsável por conferir as remessas das madeiras fabricadas. Mediante isso, teria oferecido o cargo ao Sargento Mor de Auxiliares, Domingos Pereira de Moraes, também outro pretendente e de acordo com o ex-governador “...hum dos vassallos de Vsa. Majestade ali estabelecidos em melhores circunstâncias de desempenhar a sua obrigação”.³³²

Todavia, o que não informa em seu parecer o ex-governador é que o sargento Domingos Pereira de Moraes era Inspetor da mesma Ribeira, o que também o impediria de assumir a fábrica de madeiras. A polêmica chegou até a Junta da Fazenda, solicitando que o Inspetor se manifestasse se o mesmo iria deixar o cargo de inspetoria e assumir a fabricação das madeiras. Como não houve manifestação do Inspetor nesse sentido, diz o então governador Martinho de Souza e Albuquerque, que providenciou a dispensa de Joaquim Vicente Foro do cargo de mestre da ribeira e o encaminhou então para a fábrica de madeiras.³³³

O cenário então estabelecido demonstra que, mediante a dificuldade em encontrar pessoas com cabedal suficiente interessadas no contrato das madeiras, a administração não hesitava em encarregar essa fabricação à funcionários seus, o que ratifica novamente o grande interesse nessa produção por parte da Coroa portuguesa. Ainda como providência de retomada e aumento da fabricação das madeiras, Martinho de Souza e Albuquerque estabeleceu outra fábrica, encarregando para isso Jerônimo Manuel de Carvalho, que, pelo pouco tempo e diminuta força, reforçou com alguns operários índios, enquanto o empreiteiro vai adquirindo escravatura, como já iniciou com a aquisição de vinte negros cada, que por intermédio do governador, os empreiteiros haviam sido socorridos pelos administradores da Sociedade das Ilhas de Bissau e Cabo Verde, aqui estabelecida, para ser pago com o produto das madeiras.³³⁴

³³² Parecer do ex-governador José de Nápoles Tello de Menezes para a Rainha, em anexo à Carta da Rainha para o governador Martinho de Souza e Albuquerque, pedindo parecer sobre as divergentes informações que chegaram ao Reino sobre diversos assuntos referentes ao estado em que se acha a Capitania do Pará, relatados por ele e pelo seu antecessor, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 03 de junho de 1784. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 5, f. 218.

³³³ Parecer do governador, Martinho de Souza e Albuquerque, sobre as informações prestadas pelo seu antecessor, José Nápoles Tello de Menezes, em anexo à Carta da Rainha para o governador Martinho de Souza e Albuquerque, pedindo parecer sobre as divergentes informações que chegaram ao Reino sobre diversos assuntos referentes ao estado em que se acha a Capitania do Pará, relatados por ele e pelo seu antecessor, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 03 de junho de 1784. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Correspondência Original dos Governadores do Pará com a Corte. Filme 038_97, vol. 5, f. 218.

³³⁴ Idem.

As encomendas reais de madeiras seguem aumentando e a administração, por sua vez, acompanha reforçando a produção de madeiras por ação principalmente dos governadores, mesmo mediante alguns problemas como falta de mão de obra e de navios suficientes para o transporte das madeiras e de reclamações dos empreiteiros. Em 1791, o então governador Francisco Maurício de Sousa Coutinho resolve reforçar a fabricação, estabelecendo uma fábrica por conta da Fazenda Real, no rio Acará. Ao que parece, Souza Coutinho apostou na prática de estabelecer fábricas por conta da Fazenda Real, com intuito de baixar ainda mais o custo com as mesmas.

Uma conta do rendimento e despesas das fábricas de madeiras estabelecidas nos rios Acará e Moju, referentes ao ano de 1799 e seis primeiros meses de 1800, registram a quantia de 4005 paus fabricados nestas fábricas, sendo (ilegível) madeiras brutas e 1639 madeiras galivadas.³³⁵ O governador enfatiza dois pontos a serem observados nos cálculos apresentados pelo contador da Fazenda Real.

1º que o preço de todas as madeiras que acuzas sendo calculadas pelos comprimentos com que se achão quando vem já destinadas a servir, vem a ficar muito menores do que são os que se pagão a empreiteiros, o que assim se pode verificar calculando o preço a que sahe cada pau na totalidade dos que leva huma charrua combinada com a sua importância, pois, se achará que sendo sempre maior que 5.000 reis, no cálculo presente sahe a pouco mais de 4.000 reis.

2º que sendo 16.687,666 a total importância de todas as madeiras assim brutas como galivadas calculadas pelo preço do plano, importância que deverá ser paga a qualquer empreiteiro pelas dar cortadas no matto e sendo 21.401,473 a importância total feitas com a fábrica e bateloens, veio a ficar a despesa do transporte para o Arsenal Real por 4.713,808 reis, quer dizer 28% e gratuita a despesa da galivação em 1639 paus. Bastando contemplar que só a despesa do transporte se reputa, e com sobeja razão deve reputar em mais de 40 por cento, para se reconhecer o grande interesse que teve a Real Fazenda³³⁶.

Em que pese a evidente motivação do governador em abonar positivamente o seu investimento, não há dúvida de que a década de 1790 realmente foi de bastante movimentação de madeiras exportadas por conta da Fazenda Real, como fica perceptível pelo gráfico das madeiras exportadas para Portugal apresentado acima. Os anos de 1791, 1793 e 1795 foram os que mais contaram com a presença de charruas reais no porto do Pará, destinadas ao carregamento de madeiras para Lisboa, três em cada ano.³³⁷

³³⁵ Madeiras trabalhadas, dado o devido feitio de acordo com a sua destinação.

³³⁶ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Rio Negro] D. Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo a Conta Corrente da Fazenda Real relativa ao fabrico e corte de madeiras naquele Estado, datado de 8 de agosto de 1800. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Avulsos (Pará), caixa 118, documento 9057.

³³⁷ Ver tabela geral da exportação de madeiras do Pará, em anexo.

Um levantamento nos Armazéns de Lisboa, da Boa Vista e das Caldeiras, concluído em fevereiro de 1792, demonstrou que setenta e oito por cento das madeiras estocadas provinham do Brasil.³³⁸ É evidente que é um levantamento pontual e geral, não informa por exemplo de qual capitania do Brasil as madeiras são oriundas, portanto, não podemos definir o percentual de madeiras paraenses nesse estoque. Todavia, cruzada com o levantamento feito aqui nesse estudo evidenciando o aumento da fabricação no Estado e do transporte do produto para o Reino no final do século em questão, pode-se concluir que uma fatia importante do estoque dos Armazéns Reais deve ter sido abastecida por essas madeiras.

Tais evidências problematizam o caráter incipiente do aproveitamento das madeiras da conquista americana pela Coroa portuguesa. Sem pretensões majoritariamente quantitativa e/ou monetárias, se desnuda um cenário no qual as madeiras encontradas na capitania do Grão-Pará foram alvo de intensas investidas da administração portuguesa, tanto no Reino, quanto no Estado, para levar adiante essa produção. Destinadas principalmente a abastecer os Arsenais Reais em Lisboa, a carreira da madeira se manteve de maneira intensa, crescente e contínua durante toda a segunda metade do século XVIII, mesmo em períodos quando se observou um realinhamento na participação dos sujeitos no cenário político e econômico, como o término do chamado período pombalino.

As investidas da Coroa nessa produção se justificam fortemente pela necessidade de abastecer seus Arsenais, no sentido de fortalecer sua frota mercante e de guerra para levar adiante seus planos de investimentos em áreas cruciais para a manutenção do poderio português, mediante a forte concorrência marítimo-comercial vivenciada naquele período. Os meandros desse investimento naval da Coroa portuguesa é o que detalharemos no próximo capítulo.

³³⁸ Inventário do Armazém da Madeira. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ), Seção de Manuscritos, 2, 4, 013.

Capítulo 4: “O tridente de Netuno é o ceptro do mundo”: a construção naval no Reino e na capitania do Grão-Pará.

A frase que abre o título deste capítulo foi emprestada do registro feito pelo naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira em sua Memória da Marinha Interior do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, datado de 1786. Neste importante registro da época, Ferreira apresenta aspectos da marinha estatal desenvolvida no Estado, compilando documentação e trazendo à tona, por exemplo, o desempenho da construção naval no Pará, envolvendo a experiência de construção de embarcações, a estruturação administrativa, envolvendo tanto construções físicas quanto a criação de cargos e normas. A referência ao Deus do mar da cultura mítica romana e a ênfase ao seu cetro (tridente) – símbolo de poder e força, como “centro do mundo”, nos dá uma dimensão da importância do mar e da navegação para aquela sociedade.

Os avanços observados na marinha interior no Estado do Grão-Pará e Maranhão a partir de meados do século XVIII, acompanhavam a reestruturação da Marinha Portuguesa colocada em prática no reinado de D. José I e depois continuadas na administração de D. Maria I. A reestruturação da Marinha lusa atendia as demandas de expansão do Império Português, em nível mais geral, e, também, às necessidades de atender as experiências da colonização em curso nas capitanias do Norte.

Como demonstrado no capítulo 3, a construção naval no Reino foi o principal destino das madeiras fabricadas no Pará, transportadas para Portugal. A construção naval foi uma importante indústria de utilização das reservas florestais em madeiras em larga escala daquele período. As Fábricas Reais de Madeiras, estudadas no capítulo 2, foram expressões da grande demanda de madeiras para essa construção naval que se desenvolvia no Reino e em diversas capitanias da América portuguesa. Com o avanço da colonização, a demanda por embarcações aumentava e medidas foram tomadas para tentar suprir essa necessidade. Se por um lado a cidade de Belém e as Fábricas Reais de Madeiras foram o locus da construção naval e fabricação de madeiras para atender as necessidades do Reino, a Marinha do Estado também se utilizou de pontos estratégicos como as vilas e lugares de índios do Pará e do Rio Negro para manter e aumentar sua frota naval para fins de navegação, expansão e defesa do interior.

Neste sentido, abordarei neste capítulo a construção naval no Reino e na capitania do Pará, a partir de meados do século XVIII. Nesse período, verificamos uma política lusa voltada para a reestruturação da Marinha Portuguesa e conseqüentemente dos seus

Arsenais Reais, pensada dentro de um contexto de Império Ultramarino, mas, também, influenciada e proporcionada em grande medida pelas possibilidades observadas nos seus domínios ultramarinos. Neste sentido, irei analisar como a construção do Arsenal Real do Pará esteve interligada à uma série de medidas que envolveram a necessidade de manutenção dos domínios lusos e como isso foi vivenciado pelos sujeitos envolvidos com o funcionamento do Arsenal.

Entendo como construção naval no Estado do Grão- Pará e Maranhão, não só a produção desenvolvida no Arsenal Real instalado na cidade de Belém, posto que, se é notória a importância da produção deste Arsenal para a construção de embarcações de grande e médio porte para serem integradas à marinha lusa em sua atuação oceânica, muitas embarcações de porte menor destinadas à navegação interna, foram construídas fora das instalações do Arsenal, como na Ribeira das margens do rio Pará, na Ribeira de Moju e nas vilas de índios espalhadas pelo território.

4.1 A Reforma Naval Portuguesa no contexto das modificações sofridas pelo Império Português de meados do século XVIII.

Para o traslado oceânico, enormes vasos de madeiras eram construídos para se lançarem ao mar, prontos para o confronto em defesa dos interesses de seu Estado de origem. Também para transportarem pessoas, mercadorias, elementos da fauna, flora, bem como hábitos, costumes, ideologias, constituindo o que vinha a ser um período que iria marcar a história no sentido de trânsito e conexões entre diversos lugares. Naquele contexto, uma marinha forte era essencial para manter o poder de qualquer Estado. A frota naval de Portugal era composta de duas vertentes: a marinha de guerra - a esquadra; e a marinha mercante, navios que faziam as rotas comerciais - as carreiras -, as duas principais eram a carreira da Índia e a carreira do Brasil.

Em meados do século XVIII, Portugal precisava manter uma esquadra capaz de servir eficazmente em distantes mares para proteger o seu já fragmentado Império, enfrentando a forte concorrência de outras potências, principalmente Inglaterra e França. Construir e reparar constantemente a frota naval requeria cada vez mais dos recursos madeireiros ultramarinos. Lucy Maffei Hutter chama a atenção para o fato de que as madeiras da América portuguesa se tornaram ponto de apoio para as embarcações que

aportavam no Brasil, principalmente para reparos e abastecimento.³³⁹ Segundo a autora, desde pelo menos o século XVI, era prática os navios que partiam da Europa e atravessavam o oceano Atlântico em direção ao Rio da Prata ou ao Estreito de Magalhães, ou no sentido inverso dessas rotas, fazerem uma parada na região costeira do Brasil para abastecerem e repararem as embarcações.³⁴⁰

Se propondo a analisar o incentivo à construção naval no Estado do Brasil e Grão-Pará durante o reinado de D. José I (1750-1777), Ney Paes Loureiro Malvásio apresentou como resultado de seus estudos a descoberta de uma reforma da Marinha Real portuguesa no período pombalino e continuada depois no governo de D. Maria I. Os Arsenais de marinha estiveram intrinsicamente ligados à essa reforma e foram estudados pelo autor no âmbito do Império,³⁴¹ entendidos como parte do *modu vivendis* daquela sociedade e mantenedores das rotas marítimas interessantes para a Coroa portuguesa no que concerne à circulação, comércio e defesa no Atlântico.³⁴² Segundo MALVÁSIO,

Na segunda metade do século XVIII, o quadro de um Império Marítimo necessitando manter suas inúmeras teias de comunicação entre a Corte e suas possessões, foi um dos fatores que por si só levariam ao projeto de amplas reformas que garantiriam não só a manutenção das comunicações, mas serviriam para reforçar o aspecto fundamental da defesa do Império Marítimo. Portanto, sobressaltando a sobrevivência de Portugal como um Império Marítimo, com muitas possessões ao redor do globo e não somente como um pequeno reino da Europa. A manutenção do Império Ultramarino, destacando-se esse fato na segunda metade do século XVIII com a própria América portuguesa, de imprescindível importância econômica, caracterizou-se como garantia de existência e sobrevivência do Reino lusitano.³⁴³

A Reforma Naval, apontada por Ney Paes Loureiro Malvásio é entendida no contexto das chamadas reformas pombalinas, a partir de meados do século XVIII, como a Reforma Administrativa³⁴⁴ e a Educacional,³⁴⁵ por exemplo. A Reforma Naval tinha

³³⁹ HUTTER, Lucy Maffei. A madeira do Brasil na construção e reparos de embarcações. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros** 26, 1986, 47-64.

³⁴⁰ Idem.

³⁴¹ Considerando como Império, tanto Portugal, quanto suas possessões além mar.

³⁴² MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. **Distantes Estaleiros: A criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777)**. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

³⁴³ Idem, p. 45.

³⁴⁴ Sobre aspectos das mudanças administrativas no período pombalino ver, entre outros: MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo**; FALCON, Francisco José Calazans. **A Época Pombalina: Política Econômica e Monarquia Ilustrada**; SANTOS, Maria Helena Carvalho dos (coord.). **Pombal Revisitado: Comunicações ao Colóquio Internacional Organizado pela Comissão das Comemorações do 2º Centenário da Morte do Marquês de Pombal**.

³⁴⁵ Sobre as reformas pombalinas no setor educacional ver, entre outros: GOMES, Joaquim Ferreira. **O Marquês de Pombal e as Reformas do Ensino**; BOTO, Carlota. **A escola do homem novo: entre o**

como horizonte manter a comunicação, circulação nas rotas entre a Corte e suas possessões além mar, fortalecer a autonomia comercial e política, se livrando da pressão imposta pelos ingleses, proteger e fortalecer a circunscrição territorial de suas conquistas das constantes ameaças de outras potências daquela época, como França e Inglaterra.

Além disso, havia uma tendência de enfrentamentos pela manutenção e/ou conquista de novos territórios entre as Coroas ibéricas nas possessões de ultramar, diferente do clima amistoso entre elas em território europeu, representado na celebração de tratados. A celeuma entre as Coroas Ibéricas na parte sul da América portuguesa envolvendo a ocupação da Colônia de Sacramento e do território do Rio Grande de São Pedro e a ofensiva de espanhóis do Peru sobre o território do Guaporé são exemplos dessa tensão.³⁴⁶

Somou-se a estes fatores, o grande terremoto, seguido de maremoto em Lisboa no ano de 1755, durante o qual, entre as dezenas de prédios públicos, foi destruída a Ribeira das Naus. Um grande estaleiro de origem bem antiga, herdeiro das antigas tercenas ou taracenas de Lisboa, como eram chamados os estaleiros naquela época, ganhou expressão no reinado de D. Manuel I, a partir de 1501.³⁴⁷ O local se caracterizava por agregar a construção, reparos e reformas totais de navios portugueses, o que aumentava significativamente a vida útil dos navios, além de também atuar como centro-formador de mão de obra voltada para a construção naval.

Sendo um instrumento de suma importância para os planos e atuação do Estado português, a recuperação imediata e reformulada da Ribeira das Naus foi colocada em prática. Surge assim o Arsenal de Marinha de Lisboa, às margens do rio Tejo, ocupando uma grande área extensiva pelo terreno do Palácio da Ribeira, do Palácio dos Infantes e da área onde se concentrava a antiga Ribeira das Naus. Os estaleiros da América, bem como as madeiras que daqui foram levadas para Lisboa, foram fundamentais para alavancarem a Reforma planejada pela nova administração.

A Reforma Naval lusa já vinha desenvolvendo passos importantes em período anterior à sua concretização. O reinado de D. João V (1707-1750), foi marcado pelo esforço em centralizar decisões políticas para dar mais agilidade à administração do Estado. Como consequência disso, as Secretarias de Estado passaram por uma

Iluminismo e a Revolução Francesa; CARVALHO. Laerte, Ramos. de. **As reformas pombalinas da instrução pública.**

³⁴⁶ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit. pp. 50-53.

³⁴⁷ MARQUES, Oliveira. História de Portugal. pp. 17-85. v. II *apud*. LOUREIRO. 2009. Op. Cit.

reestruturação, passando a se organizar de acordo com as matérias sob sua jurisdição.³⁴⁸ Nesse contexto, foi criada, pelo alvará de 28 de julho de 1736,³⁴⁹ a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, posteriormente complementada com a criação do Erário Régio, já na nova administração em 1761.

À Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos pertenciam todos os despachos relacionados à expedição das armadas e frotas; a administração da Fazenda e dos armazéns; o provimento dos postos militares e ofícios da Marinha; o expediente dos passaportes dos navios; as ordens sobre os que entrassem; as dependências da Marinha; e as consultas, avisos e requerimentos remetidos à secretaria. Além disso, cabiam-lhe as nomeações de vice-reis, governadores e capitães-generais dos Estados da Índia, Brasil, Maranhão, Reino de Angola, ilhas de Madeira, Açores e Cabo Verde, e dos presídios de África; os provimentos de todos os postos militares; ofícios de Justiça e Fazenda, dignidades, canonicatos, paróquias e mais benefícios das igrejas; os negócios das missões, e todos os mais pertencentes à administração da Justiça, Fazenda, comércio e governo dos domínios.³⁵⁰

A criação da Secretaria de Estado da Marinha foi de grande importância para a Reforma da Marinha, que foi implementada posteriormente por Pombal, pois, deixava nas mãos do Reino o financiamento de uma Esquadra e seus estaleiros e, não mais nas mãos de fidalgos e nobres, a iniciativa privada existente no Reino e nos territórios ultramarinos.³⁵¹ No governo de D. José I essas medidas ganhariam maior consistência. A Reforma Naval agregou reforma física, reforma educacional, aumento de pessoal e reestruturação/criação de postos.

Ney Paes Loureiro Malvásio apresenta três aspectos pelos quais a Reforma Naval Lusa da segunda metade do século XVIII pode ser entendida: as mudanças pelas quais passou o Império Português de modo geral; a atuação do ministério, capitaneado por Pombal; a atuação de sujeitos também convencidos da necessidade dessa Reforma, como os Ministros da Marinha e Domínios Ultramarinos. Eu adiciono um quarto e não menos importante elemento nesse processo: o papel desempenhado pela natureza e pelos sujeitos que atuaram na América portuguesa. Como já mencionado anteriormente, as madeiras da América foram importantes fontes de recursos para a potencialização da construção naval portuguesa naquele período, bem como, os navios fabricados aqui foram fundamentais

³⁴⁸ **Dicionário período colonial.** Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos. Arquivo Nacional. Disponível em <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-periodo-colonial/235-secretaria-de-estado-dos-negocios-da-marinha-e-dos-dominios-ultramarinos>, acesso em 15/03/2021.

³⁴⁹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Alvará pelo qual Vossa Majestade é servido criar três secretarias de Estado, de 28 de julho de 1736. Fundo Diversos Códices, código 796, v. 2, fls. 19-21.

³⁵⁰ *Idem.*

³⁵¹ LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia.** Ed. Nacional: 1968, p. 134.

para manter a Reforma Naval Pombalina durante a destruição da Ribeira das Naus de Lisboa, devido ao terremoto, como veremos mais adiante.

Entre outros aspectos influenciadores das mudanças pelas quais passava o Estado Português, em meados do século XVIII, a ascensão do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra do rei D. José I, Sebastião José de Carvalho e Melo, representou mudanças na concepção de governo na administração lusa. A estadia de Pombal em Londres e Viena atuando como representante da Coroa portuguesa, deu a ele a possibilidade de avaliar de perto os motivos da supremacia inglesa.³⁵² Como nos informa Kenneth Maxwell,

Em Londres, Pombal, que freqüentava o círculo da Royal Society, resolveu investigar as causas, as técnicas e os mecanismos do poder britânico, comercial e naval. No processo conseguiu obter uma apreciação notavelmente sofisticada e detalhada da posição britânica. Os livros que acumulou na sua biblioteca londrina incluíam textos clássicos mercantilistas, relatórios selecionados sobre colônias, comércio, decretos parlamentares sobre comissão por tonelagem e por libra; frota mercante e navegação, regulamentos da Marinha britânica, uma grande concentração de trabalhos sobre as companhias britânicas de comércio.³⁵³

Evidentemente que o conhecimento acumulado por Pombal sobre a marinha britânica foi acionado por ele quando decidiu pelas modificações implementadas na marinha portuguesa.

Durante o século XVIII, a Inglaterra buscou um maior controle sobre sua marinha, incluindo um maior controle de gastos nos seus estaleiros, modernização dos projetos de seus navios, principalmente das naus, que representavam o principal navio de guerra daquele período. Uma mudança importante foi a modificação da mastreação e a forma de utilizar as velas.³⁵⁴ Também se observou importantes técnicas de segurança e sobrevivência para os navios e sua tripulação, como a adoção de bandeirolas para a sinalização e a busca pela determinação exata da longitude.³⁵⁵

Outra modificação importante observada na marinha britânica, que tem similitudes com aquela implementada na marinha lusa, foi a profissionalização de seus oficiais navais. A marinha inglesa buscou enfraquecer a política de favorecimentos na instituição, passando a selecionar seus oficiais guiando-se pela capacidade, não importando se eram nobres de nascimento ou não, uma vez ingressados na marinha, esses

³⁵² SOUSA JUNIOR, José Alves de. 2012. Op. Cit., p. 87.

³⁵³ MAXWELL, Kenneth. Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais. pp. 90-91 *apud* MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit. p. 78.

³⁵⁴ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit. p. 16.

³⁵⁵ Idem. *Ibidem*.

oficiais tinham a possibilidade de serem elevados aos mais altos postos nobiliárquicos existentes.³⁵⁶

Gestada no contexto das modificações pelas quais passavam outras marinhas europeias e de suas próprias necessidades, em Portugal, se observou também uma série de transformações abrangentes, tanto físicas, quanto no modo organizacional da marinha portuguesa. Cioso em diminuir a dependência portuguesa do julgo britânico, o governo capitaneado por Pombal iria colocar em prática, então um projeto que visava o fortalecimento da marinha portuguesa a partir da potencialização da construção e reformas de seus navios aliado a estratégias de profissionalização de seus oficiais. Assim, para a administração lusa era imprescindível a composição de uma marinha equipada com navios e tripulação exclusivamente portugueses para o fortalecimento do poder do Império.

Ganhando prestígio por sua atuação considerada eficiente mediante as consequências pós terremoto, o ministro Sebastião José colocou em prática uma política que levou ao enfrentamento com setores considerados hegemônicos até então, a nobreza tradicional³⁵⁷ e o Clero³⁵⁸. Visando uma maior racionalização administrativa, o ministério de Sebastião José promoveu a extinção de vários cargos e a substituição de inúmeros nobres por homens de negócios nos cargos administrativos.³⁵⁹

A composição da Marinha lusa também sofreu a influência dessa nova maneira de pensar o Estado. Antes do ministério pombalino, os principais postos de comando naval eram ocupados por nobres e fidalgos, que se prevaleciam de favores e mercês conquistados de sua relação intrínseca com o poder Real. No ministério pombalino, o acesso aos postos oficiais passou a não ser mais exclusividade de nobres e fidalgos que, na maioria das vezes, não tinham nível técnico adequado. Foram criados postos militares para onde foram nomeados oficiais que realmente possuíam conhecimento profissional do mar.

Exemplar neste sentido foi o caso do piloto que, mesmo possuindo habilidade e conhecimento náutico, era subordinado às ordens de nobres e fidalgos que compunham o

³⁵⁶ Idem, p. 18.

³⁵⁷ Para melhor aprofundar a leitura sobre esse tema ver: MARTINS, Abílio. **O enigma dos Meninos de Palhavã**; NEVES, José Cassiano. **O processo dos Távoras**; JOSÉ, Norton. **O Último Távora**.

³⁵⁸ Para mais leituras sobre essa questão ver: TORRALBA, Luís Reis. **Pombal Perante as Ideologias Tradicionalistas e católicas**; SOUZA JUNIOR, José Alves de. **Tramas do Cotidiano**: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos. Op. Cit.

³⁵⁹ A substituição de grande parte dos principais nobres que compunham a administração do Império marítimo português foi largamente investigada por Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Cord.) **História de Portugal**: O Antigo Regime (1620-1807), v. 4.

comando do navio. A reforma pela qual passou a Marinha Real portuguesa estruturou esses postos, criando uma hierarquia onde o nível de comando era definido pelo posto ocupado.³⁶⁰ Mesclando postos já existentes, como capitão general, oficiais e mestres, com a criação de novos postos, como tenente do mar e guarda marinha, a Marinha Real ia ganhando características estritamente militares e profissional.

Em ordem decrescente, os postos navais eram os seguintes: Coronel-do-Mar, capitão-de-mar-e-guerra, capitão-tenente, tenente-do-mar, guarda-marinha. Esses eram os postos existentes na marinha de guerra do Reinado de José I, depois foram acrescidos outros, além da mudança de algumas designações, como o Coronel-do-Mar, por exemplo, que depois se tornou Chefe-de-Divisão. Além dos postos de oficiais existiam as graduações, em ordem decrescente: piloto, mestre, guardião, marinheiro. O piloto era uma categoria, na verdade, intermediária, devido à sua evidente importância trazida dos velhos tempos.³⁶¹

A criação de postos, bem como a reformulação de outros já existentes, demandava cada vez mais a formação de profissionais com conhecimento náutico suficiente para ocuparem esses cargos. Neste sentido, as mudanças pelas quais passou a estrutura organizacional da hierarquia naval da Marinha Real, veio acompanhada da constituição de vários cursos voltados para a formação náutica, de acordo com a reforma que também ia sendo efetuada a nível educacional luso. Das escolas de navegação recém-criadas³⁶² saíam os oficiais que iriam ocupar esses novos cargos na marinha de guerra ou mesmo na marinha mercante.³⁶³ O colégio dos nobres também foi uma instituição criada para formar os filhos dos nobres em Portugal, de onde saíam para ocupar diversos cargos públicos e postos militares, na marinha e no exército.

Apesar do nome, o Colégio dos Nobres foi criado por Pombal para instruir não só jovens oriundos da nobreza, mas também, filhos de altos funcionários. As aulas propriamente ditas começaram em 1766, ali se ministravam disciplinas na área de linguagens, humanidades, ciência, desporto e arte. Não adentrando na seara do alcance e limites das medidas reformadoras de pombal no âmbito da educação, posto que, isto já foi muito bem trabalhado por autores especialistas nessa abordagem,³⁶⁴ cabe aqui

³⁶⁰ MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. **A Reforma da Marinha de Guerra Portuguesa no período pombalino (1761-1777)**: a criação de uma Marinha estritamente militar e profissional e as fontes para seu estudo; HESPANHA, Antônio Manuel e MATTOSO, José. Op. Cit.

³⁶¹ MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit., fl. 105.

³⁶² Essas escolas de formação náutica foram estabelecidas não só no Reino, mas também, em outras partes do Império, como a escola de navegação de Goa, instalada em 1759. Ver: MAXWELL, Kenneth. Op. Cit., p. 138.

³⁶³ ALBUQUERQUE, Antônio Luiz Porto e. In. História Naval Brasileira. Apud. MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. Op. Cit., fl. 110.

³⁶⁴ Sobre a política educacional pombalina em Portugal e no Brasil ver, entre outros: CARVALHO, Laerte Ramos de. **As reformas pombalinas da instrução pública**; ALMEIDA, José Ricardo Pires de. **Instrução**

salientar que tais medidas representaram uma forma direta de promover a ilustração³⁶⁵ portuguesa no Estado. Na preparação profissional que ao mesmo tempo agregava conhecimento teórico e prático dos alunos que futuramente seriam candidatos à postos, tanto na marinha, quanto no exército, figuravam disciplinas como arquitetura militar, trigonometria, álgebra, desenho, astronomia, geografia, matemática, náutica, esgrima, equitação.

Além dessas instituições, a reformulação da Universidade de Coimbra investiu em disciplinas que viriam a contribuir sobremaneira para o desenvolvimento de conhecimentos ligados ao ofício da navegação, como aqueles que faziam parte das discussões da História natural, onde se aprendia, entre outras coisas, sobre a investigação pormenorizada de geografia e cartografia. Tais iniciativas ganharam mais consistência com a criação da Academia Real da Marinha, já no período do reinado de D. Maria I, em 1779. Esse fato teria representado “o primeiro passo no sentido de uma preparação teórica específica dos homens da marinha mercante e de guerra”.³⁶⁶

Mas, nem só de oficiais se compunha o quadro de pessoal que faziam navegar as grandes nave portuguesas. No que se refere à Marinha Mercante, o historiador Jaime Rodrigues se debruçou sobre uma documentação até então pouco visitada, os registros de matrículas de equipagens de navios mercantes que saíram de Lisboa entre a segunda metade do século XVIII e as primeiras décadas do XIX³⁶⁷ – período que circunscreve

pública no Brasil (1500-1889): história e legislação; ANDRADE, António Alberto de (Org.). Luís António Verney: **o verdadeiro método de estudar**; MACIEL, Lizete Shizue Bomura e NETO, Alexandre Shigunov. **A educação brasileira no período pombalino:** uma análise histórica das reformas pombalinas do ensino; SECO, Ana Paula e AMARAL, Tania Conceição Iglesias do. **Marquês de Pombal e a reforma educacional brasileira.**

³⁶⁵ Cabe aqui chamar atenção para a diferenciação que Francisco Falcon faz entre ilustração e iluminismo, onde, segundo ele, iluminismo "identifica-se bem mais com 'uma tendência intelectual, não limitada à qualquer época específica, que combate o mito e o poder, a partir da razão', enquanto que, ilustração "parece mais adequada para indicar um movimento ou processo historicamente datado". Neste sentido, a ilustração portuguesa foi a forma como o iluminismo se concretizou em Portugal naquele período. FALCON, Francisco José Calazans. "Da Ilustração à Revolução - percursos ao longo do espaço-tempo setecentista". In: **Acervo**. Revista do Arquivo Nacional. Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, 1989, p. 54.

³⁶⁶ MATOS, Sérgio Campos e SANTOS, Luís Aguiar. A marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade. **Revista de História das ideias**. Vol. 29, 2008, p. 433.

³⁶⁷ Segundo Jaime Rodrigues, a obrigatoriedade do registro de matrícula dos marinheiros já havia sido estabelecida desde as Resoluções de 1622, no entanto, seu caráter serial só pode ser comprovado a partir do estabelecimento da Junta do Comércio, em 1755. Essa documentação está contida no acervo do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), em Lisboa, Portugal. As primeiras matrículas de tripulantes da marinha mercante neste acervo datam de 1767 e prosseguem pelo menos até 1834. Uma cópia do registro era então entregue ao capitão do navio, que deveria levar até o porto de destino para que fosse feita a inspeção e registrada possíveis alterações como deserções ou mortes durante o trajeto do navio. Nos portos dos Domínios ultramarinos, a lista era reelaborada e reenviada para Lisboa pela Mesa de Inspeção do Comércio. Todavia, nem todos os portos possuíam uma Mesa constituída, tendo sido essas listas também feitas por ouvidores, provedores, juizes ordinários. RODRIGUES, Jaime. **Marítimos de profissão: as**

também as análises desenvolvidas neste estudo. A tripulação dos navios variava principalmente de acordo com o tamanho da embarcação, o objetivo da viagem e a distância a ser percorrida. Poderia ser uma tripulação de menos de 20 pessoas, para navios de médio porte, como brigues e bergantins, até tripulações com mais de 100, nas naus que faziam as rotas do oriente.³⁶⁸

A ordem com que os registros eram feitos demonstrava a rígida hierarquia a bordo: primeiramente se registrava o representante do poder secular da tripulação, o capitão, seguido do representante do poder espiritual, o capelão.³⁶⁹ Essa hierarquia também era reverberada do pensamento administrativo em voga, representado pela gestão pombalina, que redefiniu a relação entre Estado e a Igreja, subordinando a segunda ao poder estatal.

Em seguida, vinha o registro, pela ordem, dos demais oficiais e, depois destes, a maioria dos tripulantes trabalhadores braçais, tais como marinheiros, serventes, mancebos e moços. Ao final, escravizados e forros, quando havia nos navios. Estes geralmente sem conter a função que desempenhavam no navio, “como se a condição social, e, é claro, a cor, fossem sinônimos do trabalho a ser desempenhado”.³⁷⁰ Todavia, outros registros do período deixaram vestígios das funções desempenhadas por pessoas escravizadas embarcadas.

As historiadoras Marley Antonia Silva da Silva e Cristiane Pinheiro Santos, analisando a documentação referente à Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, trazem à tona diversas dessas funções exercidas pelos escravizados. Na lista de “escravos-grumetes” que serviam exclusivamente à CGGPM na Praça de Bissau, datada de 1778,³⁷¹ por exemplo, as historiadoras pontuam o registro dos escravizados: Luís – carpinteiro; Geraldo – calafate; Crispim – tanoeiro; Tambá - serrador, de nação

matrículas de marinheiros e a História Marítima de Portugal e seus domínios nos séculos XVIII e XIX. **Almanack**. Guarulhos, n. 21, abril. 2019, p. 21-22.

³⁶⁸ Ibidem. pp. 33-34.

³⁶⁹ Idem. p. 21.

³⁷⁰ Idem. Ibidem. Em outros trabalhos, Jaime Rodrigues se debruça mais detalhadamente sobre os navios negreiros, seus tripulantes, o cotidiano a bordo desses navios, os agentes envolvidos nesse tráfico, bem como sobre a cultura desses trabalhadores escravizados e forros. Sobre isso ver, por exemplo: **De costa à costa**: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860); **Circulação atlântica**: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX; **Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico**: Portugal, África e América portuguesa c.1760-c.1825; **Marinheiros forros e escravos em Portugal e na América Portuguesa (c.1760-c.1825)**; **No mar e em terra**: história e cultura de trabalhadores escravos e livres.

³⁷¹ Lista dos “escravos grumetes” ao serviço exclusivo da Companhia na Praça de Bissau, conforme balanço de gerência de João da Costa e João Antonio Pereira, em Cacheu e em Cabo Verde, sob a gerência de João Freire, em 31 de dezembro de 1778 em consequência da extinção do monopólio, segundo os valores por que foram vendidos. In: CARREIRA, Antonio. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão**. São Paulo, Editora Nacional, vol. 2, 1988, p. 147.

Fula; e Faramum - ferreiro, de nação Mandinga.³⁷² Ainda de acordo com as historiadoras, a tripulação dos navios contava com a participação de africanos, fossem eles livres ou escravizados, que atuavam nas mais diversas atividades, que podiam ir de línguas (tradutores) a barbeiros nos navios negreiros.³⁷³

Apesar de a vida no mar ser uma condição majoritariamente masculina, mulheres cativas também estiveram entre a tripulação. Nesse mesmo registro de trabalhadores dos navios da Companhia de Comércio, havia pelo menos sete mulheres escravizadas servindo na praça de Bissau: Joana, Maria Dias, Tomásia, Gênú, Janabá, Orangona e Gênú.³⁷⁴ Além disso, também são registradas duas raparigas, das quais não se identifica os nomes, servindo nos navios da praça de Cacheu.

Em um contexto de constante falta de braços para os navios portugueses, os cativos foram importantes sujeitos na composição das suas tripulações. Segundo Jaime Rodrigues, a mobilidade espacial marítima foi uma via por onde esses sujeitos buscaram autonomia e liberdade, demonstrando conhecimento e interpretação da legislação em vigor, principalmente do Alvará de 19 de setembro de 1761, que proibia a introdução de cativos em Portugal. Além desse, outros instrumentos legais favoreceram essa mobilidade dos cativos pelo mar, como, por exemplo, o Alvará com força de Lei de 16 de janeiro de 1773, referente à libertação de cativos no Reino e o Aviso de 22 de fevereiro de 1776, que permitiu o ingresso de cativos no Reino como marinheiros, desde que regularmente matriculados.³⁷⁵

Para Jaime Rodrigues, a opção pelo trabalho marítimo foi uma estratégia que, apesar de difícil e não isenta de riscos, como o aprisionamento por piratas e a reescravidão, propiciou que marinheiros cativos lutassem por autonomia e liberdade, apoiados na legislação portuguesa e em uma rede de apoio que englobava religiosos, forros, policiais, entre outros sujeitos. Segundo ele, esses marinheiros cativos,

Cuidaram de suas existências como lhes foi possível, e estabeleceram redes de comunicação e solidariedade por meios das quais conseguiram, às vezes, transformar a mobilidade das viagens marítimas em liberdade ou trocar de senhor e conseguir alguma vantagem.³⁷⁶

³⁷² SILVA, Marley Antonia Silva da, & JACINTO, Cristiane Pinheiro Santos. Trabalhando nos mares: marinheiras e marinheiros africanos nos navios da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão. *Revista Maracanan*, (29), 2022. pp. 16–30.

³⁷³ Idem.

³⁷⁴ A lista registra duas mulheres escravizadas com este mesmo nome.

³⁷⁵ RODRIGUES, Jaime. *No mar em terra: História e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo. Alameda, 2016.

³⁷⁶ Idem. p. 162.

Além dos cativos, à composição da tripulação dos navios portugueses também poderiam ser incorporados recrutas na América Portuguesa.³⁷⁷ A vida desses sujeitos embarcados não era fácil. A hierarquia, a disciplina, o trabalho pesado e os escassos suprimentos eram parte da rotina desses homens e mulheres do mar. Durante a navegação, os perigos eram constantes, não só relativos aos navios de guerra, que, por sua natureza, já se esperava confrontos de diversas naturezas, mas, também, àqueles que, abarrotados de mercadorias, singravam meses e até anos no mar, transportando valiosas cargas, sendo sempre alvos do ataque de corsários e piratas. Muitos combates levavam ao naufrágio dos navios, perdendo neles muitas vidas.³⁷⁸ Os naufrágios poderiam se dar também por acidente, por exemplo, quando o navio ancorado, desprendia a âncora do fundo e o vento jogava o navio contra a terra, por vezes em lugar rochoso, despedaçando o navio e ceifando vidas.³⁷⁹

A própria convivência nas longas viagens entre uma tripulação bastante heterogênea, muitas vezes culminava em uma incompatibilidade de ânimos, levando várias vezes a conflitos a bordo. Não era raro também o registro de incidentes envolvendo a tripulação em terra. Em 1753, por exemplo, o então governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, se queixava sobre “as desordens que costumam fazer os marinheiros das naus de guerra nos portos da América portuguesa”.³⁸⁰ Relata o governador acerca de uma facada que um dos marinheiros havia desferido contra outro homem que estava dormindo na praia e, também, a denúncia que lhe fez um morador, de um grupo de marinheiros no bairro das Mercês, armados com pedras, paus e facas atacando tudo o que encontravam.³⁸¹ No relato do governador chama atenção a expressão “que costumam fazer”, o que me leva a concluir que esse não era o primeiro incidente envolvendo marinheiros naquele e em outros lugares da América portuguesa, como também pontua o governador.

³⁷⁷ LAPA, José Roberto do Amaral. Op. Cit, p. 204-205. Para esse assunto muito pouco estudado, temos o livro de Luiz Geraldo Silva. **A Faina, a Festa e o Rito**: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Nessa obra que enfoca na maior parte, Pernambuco, temos muitos dados coligidos para compreender a existência de população marítima em quantidade, numa Capitania do período colonial.

³⁷⁸ HUTTER, Lucy Maffei. **Navegação nos séculos XVII e XVIII**. Rumo: Brasil. São Paulo: EDUSP, 2005, p. 160.

³⁷⁹ Idem. *Ibidem*.

³⁸⁰ 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, sobre as desordens que costumam fazer os marinheiros das naus de guerra nos portos da América portuguesa, datado de 15 de novembro de 1753. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 35, documento 3283.

³⁸¹ Idem.

Segundo Lucy Maffey Hutter “os tripulantes muitas vezes se excediam, talvez para descarregar todas as tensões pelas quais passaram ou para extravasar o contentamento por terem conseguido retornar depois de tudo que passaram e de tanto tempo”.³⁸² Não cabe aqui ajuizar se o motivo dos “excessos” cometidos pelos marinheiros no porto do Pará foram motivados pelo estado de ânimo “pós-tensão no mar”, o que quis aqui pontuar é como esses violentos conflitos giravam em torno dos homens do mar, muitas vezes sendo o motivo de vidas ceifadas entre eles, tanto a bordo dos navios, quanto desembarcados. Sobre isso, Jaime Rodrigues conclui,

Vida de marinheiro era curta e triste, qualquer que fosse sua origem e condição social. Nela, ingressava-se jovem e a maioria morria cedo. Dados do porto de Dunquerque no século XVIII apresentam uma expectativa de 35 anos para os marinheiros, com uma vida útil que raramente ultrapassava os vinte anos; aos quarenta, já não se tinha mais condições de desempenhar tarefas que exigissem grande esforço físico.³⁸³

A experiência desses sujeitos no mar ia conformando, na prática, e nem sempre em consonância, o que era planejado pela administração no que se refere à Reforma Naval, afinal, eram eles que estavam no cotidiano da navegação, enfrentando as conquistas e intempéries das longas travessias oceânicas. Muitos deles aprendiam seus ofícios nas instalações dos Arsenais, tanto da marinha, quanto do exército e dali partiam para suas aventuras no mar, é o que trataremos no tópico que se segue.

4.2 Os Arsenais Reais de Marinha e do Exército no Reino.

Para levar adiante seus planos de fortalecimento do Império Marítimo Português, a administração capitaneada pelo gabinete pombalino sabia que a construção naval deveria ser potencializada. Nesse sentido, logo após o terremoto que varreu a cidade de Lisboa, a administração pombalina cuidou de tomar medidas no sentido de recuperar o espaço de produção naval. No lugar da Ribeira das Naus, destruída pelo terremoto, Pombal dá início à construção de um novo estabelecimento, mais moderno e que atendesse as demandas das mudanças pretendidas pela administração naquele período. Já em janeiro de 1756, através do Decreto de 02 de janeiro, fica estabelecido um imposto de quatro por cento sobre as mercadorias entradas em Lisboa, sendo essa verba destinada à

³⁸² HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII*. Rumo: Brasil. Op. Cit., p. 190.

³⁸³ RODRIGUES, Jaime. Circulação Atlântica: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na marinha mercante lusobrasileira, séculos XVIII e XIX. *História* (São Paulo) v.34, n.2, p. 128-145, jul./dez. 2015, pp. 138-139.

construção do Arsenal da Marinha e das Secretarias da Praça do Comércio.³⁸⁴ Também se estabeleceu posteriormente a isenção total de impostos sobre as mercadorias que entrassem em Portugal, destinadas à reconstrução do estaleiro.³⁸⁵

Outro espaço que recebeu importantes remessas de madeira do Pará em Lisboa foi o Arsenal do Exército. Denominado Tenência Geral da Artilharia, até meados do século XVIII, era uma unidade responsável por fabricar, armazenar e distribuir artilharia e outros instrumentos de guerra para as Forças Armadas portuguesas.³⁸⁶ A constituição dessa unidade do Estado luso esteve ligada à necessidade de militarização no contexto, principalmente, de expansão ultramarina. Como destacou Wania Alexandrino, o processo que envolveu a transformação de um sistema defensivo fragmentado para uma centralização a partir do Estado pode ser circunscrito no período que compreende o contexto da Guerra da Restauração até a segunda metade do século XVIII.³⁸⁷ E foi justamente a partir de meados do século XVIII, onde essas necessidades de fortalecimento das instituições de Estado, aliadas à destruição provocada pelo terremoto, que as reformas pretendidas pela emergente administração encontraram terreno fértil para serem levadas adiante.

Não vou aqui estender o debate sobre a reforma militar lusa.³⁸⁸ O que é importante salientar nesse estudo é que, além da evidente necessidade de madeiras para a

³⁸⁴ Decreto de 02 de janeiro de 1756. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. In. MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit., fl. 83.

³⁸⁵ Decreto de 28 de janeiro de 1758. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. In. MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit., fl. 83.

³⁸⁶ No contexto do esforço de Portugal contra o avanço das tropas espanholas e francesas sobre o seu território, nos primeiros anos do século XIX, um outro Arsenal Real do Exército foi instituído pela Carta Régia de 12 de julho de 1802, que estabelecia a formação de um designado Arsenal de Artilharia e Depósito de Armas e Munições de Guerra na cidade do Porto. O novo estabelecimento tinha como objetivo dar apoio logístico com fornecimento de fardamentos, artilharia, munições e equipamento de guerra aos Regimentos, Unidades do exército e Praças de Guerra das Províncias do Norte: Trás-os-Montes, Minho e Beira. O novo Arsenal seria administrativamente subordinado ao Arsenal Real de Lisboa. O Arsenal do Porto teve seu funcionamento por dez anos, sendo instinto em 1812, voltando a concentrar todo o exercício dessa natureza no Arsenal da Corte, em Lisboa. COELHO, Sérgio Veludo. **O Arsenal Real do Exército do Porto 1802/1812.** Disponível em

https://recipp.ipp.pt/bitstream/10400.22/8599/1/COM_VeludoS%C3%A9rgio_2009.pdf

³⁸⁷ VIANA, Wania Alexandrino. **Gente de guerra, fronteira e sertão:** índios e soldados na capitania do Pará (primeira metade do século XVIII). Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará (Tese de doutorado). Belém/PA, 2019, p. 39.

³⁸⁸ Sobre a reforma militar portuguesa ver: SELVAGEM, Carlos. **Portugal Militar:** desde as origens do Estado Portucalense até o fim da Dinastia de Bragança. 4. ed. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1999; BARATA, Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano (org.). **Nova História Militar de Portugal.** Portugal: círculo de leitores, 2004; HESPANHA, António Manuel (Coordenação). **Nova História Militar de Portugal.** Círculo de Leitores, Vol. 2, 2004; BORGES, João Vieira. Nação, Estado e Instituição Militar: um testemunho. **Revista Militar**, nº2471, dezembro, 2007, Lisboa. COSTA, Fernando Doreis. **Insubmissão:** aversão ao serviço militar no Portugal do século XVIII. Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2010; MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri. A Nova História Militar, o diálogo com

reconstrução das instalações naval e militar, às margens do rio Tejo, o fortalecimento do Estado português almejado, passava necessariamente pela potencialização do funcionamento dessas unidades, o que significou o aumento de demanda por madeiras, como demonstrado no capítulo 3. As obras do Arsenal do Exército se juntaram às do Arsenal de Marinha e, pelo Alvará de 24 de março de 1764, a antiga Tenência passa a designar-se Arsenal Real do Exército. As instalações do Arsenal Real do Exército não estavam concentradas em um único edifício, sendo compostas por várias dependências, onde funcionavam oficinas de fabrico de armas e outros instrumentos, armazéns e instalações dedicadas à instrução.

Imagem 4: Localização das estruturas do Arsenal Real do Exército na malha urbana atual



COELHO, Sérgio Alexandre Soldá da Silva Veludo.³⁸⁹

Por volta de 1801, as instalações do Arsenal Real do Exército perfaziam as seguintes estruturas: as oficinas de espingardeiros e coronheiros, situadas na Fundição de Baixo (atual Museu Militar de Lisboa); as oficinas de artilharia, instaladas na Fundição de Cima (atuais sedes da Revista Militar e Jornal do Exército); no parque de Santa Clara estavam as oficinas de carpintaria, correeiros, ferreiros e outros ofícios.³⁹⁰ O

a História Social e o Império português. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História- ANPUH**, São Paulo, julho 2011.

³⁸⁹ COELHO, Sérgio Alexandre Soldá da Silva Veludo. **Os Arsenais Reais de Lisboa e Porto 1800-1814**. Tese de doutorado, Departamento de ciências da educação e do património, Universidade Portucalense Infante D. Henrique. Porto. 2009, p. 465.

³⁹⁰ BORGES, J. V. A Artilharia Portuguesa na Guerra Peninsular. Lisboa: Tribuna da História. Apud. COELHO, Sérgio Alexandre Soldá da Silva Veludo. **Os Arsenais Reais de Lisboa e Porto 1800-1814**.

funcionamento do Arsenal do Exército também dependia das concessões que o Estado fazia à algumas fábricas como as de Lanifícios da Covilhã, do Fundão e de Portalegre, ou as fábricas de pólvora de Barcarena, que tinham importantes contratos com o Exército.³⁹¹

Imagem 5: Visual gráfico do Arsenal do Exército em Lisboa



LEGRAND, Charles. Século XIX.

Essa gravura de Charles Legrand, com data baseada no período de atividade do autor – 1839 e 1847 – representa a instalação principal do Arsenal, onde esteve instalada a antiga Tenência, na Fundação de Baixo. O edifício funcionava como depósito de armas, peças de artilharias³⁹² e outros objetos do Exército. Ainda que, se considerando o relativo atraso do exército português, mediante o observado na composição das tropas de outros Estados daquele período, não deixa de ser considerável a fabricação da indústria militar concentrada nos Arsenais portugueses. A introdução de novos fornos, máquinas de brocar, tornos, máquinas de toronar, entre outros materiais, além da atuação de pessoas

Tese de doutorado. Departamento de ciências da educação e do patrimônio, Universidade Portucalense Infante D. Henrique. Porto. 2009, p. 95.

³⁹¹ COELHO, Sérgio Alexandre Soldá da Silva Veludo. Op. Cit. p. 57.

³⁹² A artilharia agrupa o armamento pesado, tais como bocas-de-fogo, projéteis, canhões e carros que transportavam esses armamentos.

como o Conde de Lippe³⁹³ e Bartolomeu da Costa,³⁹⁴ aumentaram a capacidade de fundição e fabricação de artilharia, bem como melhoraram sua eficácia.

Analisando as listas e mapas das madeiras embarcadas no Pará em direção a Lisboa, no período aqui circunscrito, notamos os envios para o Arsenal do Exército de madeiras como pranchas, eixos, raios e paus para varaes. Apesar de não ficar especificado na documentação consultada o tipo de madeira utilizada em cada peça fabricada, foi possível identificar algumas preferências entre as madeiras paraenses identificadas pelos administradores coloniais.

Neste sentido, em finais da década de 1770, o governador Pereira Caldas relaciona as principais madeiras conhecidas no Estado, identificando as madeiras de copaíba e de caju como boas para a fabricação de coronha de espingardas, a madeira de jenipapo como própria para coronha e para hástias e a madeira geniparana para fabricação de hástias.³⁹⁵

Já na década de 1780, em uma lista apresentada pelo governador José de Nápoles Telos de Meneses das despesas feitas com a produção de amostras de aduelas encomendadas pelo Arsenal do Exército, as madeiras registradas foram ananis, marapaúba da mata, marapaúba da campina, caju e louro vermelho, sendo que, de acordo com o governador, a melhor para essa fábrica são a ananis, em primeiro lugar e depois a marapaúba, enquanto que o caju e o louro vermelho não são indicados, devido a pouca durabilidade e a facilidade de infecção por bicho.³⁹⁶

A análise das listas de cargas dos navios que partiram do Pará em direção a Lisboa me permite afirmar que foi na década de 1770, mais particularmente a partir de 1773, que

³⁹³ Frederico Guilherme Ernesto de Eschaumburgo-Lipo, conhecido em Portugal como Conde de Lippe. Militar alemão, nascido em Londres, foi nomeado Marechal-General do Exército Português, por conselho da Inglaterra, para estar à serviço de Portugal, no contexto da chamada Guerra Fantástica (1762-1763), quando Portugal declarou guerra à França e Espanha. A atuação de Conde Lippe é considerada pela história e pela historiografia como uma atuação de reestruturação do exército português. Segundo a organização do conde de Lippe, o Exército passava a ter 25 regimentos de Infantaria, um de voluntários reais, um da Armada, 10 de Cavalaria e 4 de Artilharia distribuídos pelas várias províncias. A ele também é atribuída a uniformização dos fardamentos militares e o incentivo a instrução dos soldados.

³⁹⁴ Engenheiro militar português. Teve sua carreira ligada a artilharia militar, atuou no Arsenal desempenhando importante papel no desenvolvimento de sistemas de artilharia.

³⁹⁵ 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 as relações das madeiras transportadas a bordo da charrua "Nossa Senhora da Purificação", de que é capitão Joaquim José das Mercês, que partiu para o Reino a 19 de Setembro de 1777, datado de 11 de fevereiro de 1778. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 79, documento 6534.

³⁹⁶ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a qualidade das madeiras a remeter para o Arsenal Real do Exército de Lisboa, assim como a remessa de algumas amostras de aduelas, datado de 14 de agosto de 1780. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 86, documento 7032.

as remessas de madeiras para o Arsenal Real do Exército começaram a aparecer de forma mais consistente na documentação. Torna-se constante a remessa de pranchas e eixos a bordo desses navios.³⁹⁷ De acordo com Sérgio Alexandre Soldá,

Para além do armamento ligeiro e pesado o Arsenal fabricava ou coordenava o fabrico de todo o equipamento que caracterizava o soldado da época, uniformes, botões, barretinas, bonés, capacetes, polainas, sapatos, botas, roupa interior, suspensórios, cintos, talabartes, boldriés, patronas, bainhas de espada e baioneta, tendas, selas, xabraques, **materiais de madeira**, ferro, bronze e latão e todo uma ampla variedade de produtos transformados cujas matérias primas chegavam às muitas oficinas do Arsenal, vindas de outras fábricas do país, como os lanifícios das Beiras e Alentejo, sobretudo com os contratos firmados com os produtores de lanifícios da Covilhã, do Fundão e de Portalegre.³⁹⁸

O Arsenal do Exército, juntamente com a produção do Arsenal da Marinha, do qual trataremos mais adiante, são considerados os maiores complexos fabris de Portugal naquele período. Foram também responsáveis pela profissionalização de muitos jovens que atuaram nessas unidades e aprenderam e/ou aperfeiçoaram seus ofícios. No ano de 1803, o Arsenal do Exército abrigava em suas instalações dezenove oficinas³⁹⁹ e um efetivo de 1.668 operários de várias especialidades, dentre esses operários figuravam vários aprendizes.

Quadro 8: Relação das oficinas e respectivos número de operários que trabalhavam no Arsenal Real do Exército em Lisboa, no ano de 1803.

Nº	Oficina	Número de operários
01	Oficina de alfaiates	141
02	Oficina de bordadores	15
03	Oficina de barraqueiros	16
04	Oficina de correiros	143
05	Oficina de carpinteiros de obra branca	207
06	Oficina de carpinteiros de reparo	149
07	Oficina de sapateiros	31
08	Oficina de espingardeiros	276
09	Oficina de funileiros	25
10	Oficina de fundir artilharia e oficinas anexas de torneiros e picheleiros	59

³⁹⁷ Ver Arquivo Histórico Ultramarino/Projeto Resgate. Avulsos (Pará) - (período circunscrito entre 1777 à 1805), documentos 6073, 6147, 6166, 6214, 6237, 6262, 6326, 6334, 6424, 6441, 6481, 6491, 6531, 6534, 6548, 6572, 6617, 6531, 6548, 6572, 6617, 6892, 6957, 7032, 7226, 7341, 7469, 7482, 7516, 7561, 7723, 7783, 7862, 10141.

³⁹⁸ COELHO, Sérgio Alexandre Soldá da Silva Veludo. Op. Cit., p. 165-166. Grifo meu.

³⁹⁹ Idem, p. 218. O autor cita um total de 18 oficinas, no entanto, quando analisada a tabela que o mesmo apresentou, observei que uma (a oficina de barraqueiros) havia ficado sem numeração, o que pode ter levado ao equívoco da contagem pelo autor. Fiz, assim a atualização inserindo a mesma na contagem total.

11	Oficinas de ferreiros e serralheiros	266
12	Oficina de instrumentos de artilharia	68
13	Oficina de lavrantes de artilharia	69
14	Oficina do laboratório de fulminantes	17
15	Oficina de poleeiros	36
16	Oficina de pintores	36
17	Oficina de seleiros	64
18	Oficina de torneiros de latão	43
19	Oficina de tanoeiros	7
Total de operários do Arsenal Real do Exército		1668

COELHO. Sérgio Alexandre Soldá da Silva Veludo. pp. 209-218. (Adaptado)

Podemos observar pela relação supracitada, que as oficinas que concentravam o maior número de operários eram as de carpinteiros, de obra branca e de reparos, que juntas abrigavam um total de 356 operários. Seguidas pela oficina de espingardeiros, com 276 operários, e as dos ferreiros e serralheiros, com 266 operários. A grande presença desses trabalhadores na indústria militar do Arsenal nos indica também que a madeira e o ferro eram os materiais mais requisitados naquela unidade produtiva. Isso explica, em certa medida, a presença de envios de madeiras oriundas do Pará para Lisboa para esse estabelecimento no período circunscrito neste estudo. Além da linha de produção nas oficinas de carpinteiro, que subtendem o uso da madeira como matéria base da produção desenvolvida, a madeira também estava presente nas demais oficinas, como no cabo de armamentos, peças de artilharia, hastes das bandeiras, entre outros fins.

Um exemplo de que os Arsenais também funcionavam como centros de formação, temos o caso do desenhista/engenheiro José Joaquim Freire, o qual teve sua formação no Arsenal Real do Exército em Lisboa. Ele fez parte da equipe que acompanhou a Viagem Filosófica comandada pelo naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira pelo Pará, Mato Grosso e Goiás, na segunda metade do século XVIII, e registrou em desenhos e aquarelas elementos da fauna, flora, população e cultura da região. José Joaquim Freire iniciou sua carreira como aprendiz do artista João de Figueiredo na Fundação do Real Arsenal, aprendendo a técnica de desenhar o cunho das armas e o risco da engenharia militar. Posteriormente, foi contratado como desenhador do Real Museu e Jardim Botânico da ajuda, se voltando, então, para desenhos de história natural, vindo dessa experiência o convite para a Viagem Filosófica.⁴⁰⁰ De volta para a Corte, Freire reassumiu seu cargo de

⁴⁰⁰ PATACA, Ermelinda. *Arte e ciência na Amazônia no século XVIII: o Prospecto da Vila de Cameté*. Op. Cit., p. 66.

desenhista na Casa do Risco no Jardim Botânico e posteriormente ingressou na carreira militar, chegando ao posto de Coronel, tendo ainda projetado em sua trajetória máquinas de engenharia.

Se a reestruturação do Arsenal do Exército, a partir de meados do século XVIII, nos ajuda a compreender a dinâmica de fabricação de madeiras no Pará e transportadas para Lisboa, a Reforma Naval colocada em prática, *a priori*, pela administração pombalina e estendida também para o período posterior, foi, sem dúvida, a maior consumidora de madeiras paraenses que entraram em Lisboa nesse período. Como pode ser demonstrado pelo quadro de destinos das madeiras transportadas para o Reino, citado aqui neste trabalho.

No pós-terremoto de 1755, a administração das obras públicas foi entregue à Junta do Comércio, também responsável pela arrecadação dos 4% dos negócios que fossem feitos em Portugal, donativo esse destinado para as obras de reconstrução da cidade. Sob a administração da junta foram iniciadas as obras da alfândega interina, alfândegas e praça do comércio e da Ribeira das Naus, agora denominada Arsenal Real da Marinha.⁴⁰¹ No lugar da tradicional Ribeira foi inaugurado um espaço manufatureiro naval completamente remodelado.⁴⁰² Dentre as técnicas renovadas utilizadas na construção do Arsenal, estava presente o projeto do arquiteto Eugênio dos Santos, que consistia em duas carreiras de construção naval feitas de cantaria.⁴⁰³

O Arsenal da Marinha era subordinado à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e seus proventos eram de responsabilidade da Fazenda Real, controlado diretamente pelo Marquês de Pombal, o que deve ter facilitado a atuação do ministro nos seus planos de revitalização da marinha. O modelo do Arsenal da Corte foi utilizado para inaugurar Arsenais de Marinha em diversos pontos do Império Português, que serviram para suprir a marinha lusa, principalmente nesse momento, em que a produção na Corte foi interrompida pelo terremoto. No Pará, em 1761, foi inaugurado o primeiro Arsenal Real nesse novo formato planejado em Lisboa, e foi uma importante unidade de fabricação de navios de grande e médio porte para a Coroa, bem como serviu como um entreposto para as madeiras que eram fabricadas na capitania, como detalharemos mais adiante.

⁴⁰¹ ANTUNES, Alexandra de Carvalho. O cais da praça do comércio e as suas colunas. **Rossio**: estudos de Lisboa. N° 3, maio, 2014, p. 132.

⁴⁰² MALVASIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit., fl. 84

⁴⁰³ Idem, fl. 85. No âmbito da arquitetura, a técnica de cantaria significa entalhar pedras com elevado grau de dureza.

Com o Terremoto de 1755, e a destruição da Ribeira das Naus, é natural que a construção naval tenha entrado numa fase de desaceleração, mormente pela falta de materiais de construção, entretanto desviados para as obras de reedificação da cidade, (ou para o novo palácio de N.ª S.ª da Ajuda – conhecido por Paço de Madeira ou Real Barraca), onde a madeira era fundamental, dada a nova tipologia de construção dos chamados “prédios pombalinos”.⁴⁰⁴

Como resposta à destruição provocada pelo terremoto, foi aperfeiçoado e ampliado um padrão de construção que envolvia a utilização em larga escala de um sistema tridimensional, formado por um engradado em madeira, que ficou conhecido como “gaiola pombalina”. As paredes de alvenaria de pedra eram então erguidas ligadas à esta estrutura de madeira, dando mais maleabilidade às paredes, inaugurando um eficiente modelo de construção antissísmica. Neste sentido, além da evidente diminuição da produção naval em Lisboa, devido ao estrago do terremoto, também havia a necessidade de se concentrar esforços na reconstrução da cidade, onde a madeira era utilizada em larga escala.

Esse desvio de madeiras para outros fins que não a construção naval imediatamente após o terremoto, pode ser observado na qualidade das madeiras enviadas do Pará em direção à Lisboa nesse período. No início da década de 1750, mais precisamente até início do ano de 1755 – portanto anterior ao terremoto, ocorrido em novembro, as remessas de madeiras eram compostas essencialmente de madeiras para construção naval, tais como quilhas, curvas, cavernas, braços, aposturas, cintas, vãos, cadastes, entre outros. No período imediatamente após o terremoto, ou seja, em fins de 1755, percebe-se uma diminuição de envios de madeiras para a construção naval e um aumento de envios de pranchas, toros de pau, varas de parreiras e tábuas.⁴⁰⁵

A construção efetiva do Arsenal se deu a partir de 1757-58, todavia, a designação Arsenal Real da Marinha já foi definida no Alvará de novembro de 1755 e, ao que tudo indica, os trabalhos de construção de embarcações naquele local foram retomados mesmo antes da conclusão das novas instalações. É o que podemos inferir a partir da informação de que, em 1757, uma nau de 64 peças era lançada nas águas de Lisboa, era a nau Nossa

⁴⁰⁴ SALDANHA, Nunes. Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775) – Subsídios para a História da Construção e Arquitetura Naval do século XVIII em Portugal. *Navigador*. Rio de Janeiro, V. 12, nº 23, p. 139.

⁴⁰⁵ Ver Tabela de carga de madeiras nos navios enviados do Pará em direção ao Reino de 1750-1808, apêndice.

Senhora da Assunção, que foi empregada principalmente nos comboios das frotas do Brasil.⁴⁰⁶

Nas novas instalações do Arsenal de Marinha foi inaugurada a nova “Sala do Risco”, onde se utilizava um método peculiar para projetar os navios portugueses. Por esse método, utilizavam-se formas de madeiras padronizadas compreendidas somente por carpinteiros à serviço da construção naval lusa. Isso possibilitava que essas formas pudessem ser enviadas para qualquer parte do Império Marítimo Português, sem o receio de cair em mãos inimigas, caso o navio fosse interceptado.⁴⁰⁷

Toda essa produtividade no Arsenal requiritava a atuação de uma gama de trabalhadores. Mediante essa necessidade, acompanhado da inauguração das novas instalações, foram contratados mais de 300 operários vindos da Inglaterra, em uma ação clara da nova administração em se aproximar das técnicas empregadas por aquela que era considerada no período a maior potência marítima europeia. Em 1777, quando D. Maria I sucedeu seu pai, três mil operários de inúmeras especialidades encontravam-se no Arsenal de Marinha de Lisboa.⁴⁰⁸

O Arsenal da Marinha, tal qual o Arsenal do Exército, desempenhou um papel importante como centro de formação profissional. Em estudo acerca do trabalho desenvolvido pelos construtores navais, Nuno Saldanha apresenta considerações importantes sobre a evolução qualitativa da Armada Portuguesa, bem como da evolução pela qual passou o estatuto desses construtores, do carpinteiro ao engenheiro naval, passando pelo mestre construtor, primeiro construtor e engenheiro construtor.⁴⁰⁹ Muitos desses profissionais, principalmente construtores e mestres carpinteiros navais, eram enviados para desempenhar suas funções e/ou treinar trabalhadores em diversos pontos do Império português, como veremos mais adiante, no caso do Arsenal Real instalado no Pará.

⁴⁰⁶ ESPARTEIRO, António Marques. **Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)**. Publicação do Centro de Estudos de Marinha. Lisboa, 1976, p. 21. Disponível em <http://3decks.pbworks.com/f/Catalogo+dos+navios+brigantinos+%281640-1910%29+-+Esparteiro.pdf>

⁴⁰⁷ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit., fl. 87.

⁴⁰⁸ Visconde de Carnaxide. O Brasil na administração pombalina. Apud. MALVASIO. Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit., fl. 88.

⁴⁰⁹ SALDANHA, Nunes. Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775) – Subsídios para a História da Construção e Arquitetura Naval do século XVIII em Portugal. **Navigator**. Rio de Janeiro, V. 12, nº 23, p. 136.

4.3 A marinha interior: o Arsenal Real do Pará e a construção naval no Estado

Se não há dúvida de que a instalação do Arsenal Real do Pará, em 1761, esteve diretamente ligada à Reforma Naval levada a cabo pela administração pombalina, no Reino, é necessário salientar, todavia, que o fato da capitania do Grão-Pará ter sido escolhida para abrigar o primeiro Arsenal de Marinha nos moldes da nova administração, não foi um fator de mero acaso. Essa definição já vinha sendo gestada em eventos que envolviam a experiência colonial na região em período anterior.

Primeiro, a própria necessidade de conquista e manutenção das capitanias do Norte para a Coroa portuguesa contra as investidas de piratas e companhias de colonização de outras nações. Essa necessidade levou à criação, em meados de 1728, pelo então governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Alexandre de Souza Freire, da Divisão Naval do Norte, com sede na cidade de Belém, com a finalidade de “proteção das nossas costas contra incursões de piratas e a fixação de estabelecimentos das indesejadas Companhias de Colonização”.⁴¹⁰ A instalação da sede em Belém facilitava o maior controle da navegação de navios pelo rio Amazonas.

Criada a Divisão, foi sentida a necessidade de ter um apoio local para construção e manutenção de embarcações, armazenar equipamentos e mantimentos da Marinha, bem como alojar pessoal. Nesse intento, o mesmo governador, em 1729, fundou a Casa das Canoas, as margens do rio Guamá, na cidade de Belém, local onde hoje funciona a Feira do Açaí, no Ver-o-Peso. Ao que pude constatar pela documentação consultada, a Casa das Canoas não desenvolveu a construção de navios de grande porte até meados do século XVIII, sendo utilizada em grande medida para consertos dos navios que chegavam ao porto de Belém necessitando de manutenção e se dedicando à construção de embarcações menores, destinadas à circulação interna.

Um outro evento histórico ligado a construção naval no Pará, antes da construção do Arsenal Real, foi a criação da Ribeira de Moju.⁴¹¹ Quando o governador José da Serra chegou para assumir a administração do Estado, trouxe consigo um construtor e um maquinista, indicando a intensão de construir navios.⁴¹² Ele, então, instala uma Ribeira

⁴¹⁰ FRAZÃO, Eugênio Marques Rodrigues. A Marinha na Bacia Amazônica. **A defesa nacional**. Nº 607. Mai/Jun., 1966, p. 136. Disponível em <http://ebrevistas.eb.mil.br/ADN/article/download/4996/4277>

⁴¹¹ Ver: BATISTA, Regina Célia Corrêa. Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a vila de Moju. Op. Cit. pp. 44-51.

⁴¹² 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], sobre o estabelecimento do corte de madeiras na ribeira do Mojú, datado de 07 de outubro de 1737. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino, Pará (avulsos), caixa 20, documento 1876.

às margens do rio Moju. Todavia, parece que o governador foi mudando suas estratégias para o local, à medida que se deparou com alguns entraves, por exemplo, quando não recebeu o apoio do Secretário do Governo nem do Provedor dos Armazéns, que lhe responderam que ele primeiro estabelecesse rendas no Estado, posto que, no almoxarifado não havia rendas suficientes para tal.⁴¹³ Mediante esses impasses, a construção de navios parece que perdeu força nos planos do governador, passando a dedicar o local a intensa fabricação de madeiras, que eram abundantes naquele local. Também à construção de embarcações menores, a exemplo do que se fazia na Casa das Canoas, em Belém.

Assim, como apresentado até aqui, a construção naval estatal no Pará esteve inicialmente ligada à essas duas unidades, a Casa de Canoas e a Ribeira de Moju. Essa experiência ganhou mais expressão a partir das várias transformações e/ou readequações pelas quais passava o Império Português a partir de meados do século XVIII, já bastante apresentadas neste trabalho. O Pará despontava, assim, como uma região de potencialidades expressivas na construção naval, direcionando os olhos da administração lusa para aquelas paragens.

Outro fator que veio a contribuir para impulsionar a construção naval no Estado foi a atuação de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal, como governador no Grão-Pará e Maranhão - 1751 à 1759. As experiências que ele foi vivenciando na região foram fundamentais para que percebesse *in loco* as potencialidades para a construção naval, principalmente no aproveitamento das madeiras locais. Sobre as madeiras da América portuguesa, dizia o governador,

Se na Ribeira das Naus se gastasse só madeira do Maranhão, ou Brasil, persuado-me que S. Maj., com a despesa com que faz uma Nau, poderia, sem dúvida, fazer seis, e ficaria muito mais bem servido. E é certamente infelicidade nossa que se estejam aqui queimando excelentes madeiras, e que estejamos comprando por grossíssimas somas as do Norte, que a maior parte delas vêm ardidias, para se fazerem Naus que duram os poucos anos que temos experimentado, depois de se ter gasto em qualquer delas o grande cabedal que ainda se não averiguou em jornais, e más madeiras; queira Deus que agora se acabe de conhecer a utilidade deste importante negócio, que será uma das felicidades de Portugal.⁴¹⁴

⁴¹³ CARTA do [governador e capitão-general do Estado do Maranhão e do Pará], João de Abreu de Castelo Branco, para o rei [D. João V], sobre as despesas da fábrica de madeiras para navios administrada pelo mestre da Ribeira, Teodósio Lopes, datada de 02 de novembro de 1737. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 20, documento 1905.

⁴¹⁴ Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado à Fernando de Lavre sobre a compra de madeira, que sendo muito boa, comparados os preços, poder-se-ia construir em Lisboa seis naus pelo custo de uma, feita com a madeira que costumavam importar dos países nórdicos, da Europa, datada de 26 de janeiro de 1752. In. MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **Amazônia na Era Pombalina**. Tomo I. Op. Cit., p. 286.

Realmente, como demonstrado no capítulo 2, a exportação de madeiras para o Reino tornou-se exponencial a partir de meados do século XVIII. Esse aumento da produção madeireira na capitania do Grão-Pará também demandava melhores instalações para abrigar essas madeiras que vinham de diversas partes da capitania para ser embarcadas nos navios que as iam transportar para Lisboa. Essa também foi uma das demandas assumidas pelo Arsenal que viria a ser construído.

Ainda trazendo à tona acontecimentos internos da capitania que ajudaram na construção dos planos de instalação do Arsenal, temos os eventos ligados ao desmanche da fragata de guerra Nossa Senhora de Nazaré, no ano de 1756. Naquela ocasião, o Frei Miguel de Bulhões respondia interinamente pelo governo do Estado, na ausência do governador Mendonça Furtado, que havia se ausentado para comandar a missão de demarcação estabelecida no Tratado de Madri. Em correspondência endereçada ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, o governador interino relata que,

Em virtude da resolução de S. Mage. foi servido tomar respectiva à fragata de guerra N. Sra. de Nazareth, a mandei encalhar neste porto, depois de se extrair della a artilharia, os mastros, e todo os mais petrechos, que lhe pertencião, restando unicamente o casco, que mandarei desfazer apenas [assim que] partir a frota. Esta diligencia me tem reduzido igualmente a grande fadiga e aflicção, porque **não havendo nesta Marinha hum só armazém Real, nem casa capaz, em que se podessem arrecadar tantos petrechos** (...) precisamente me havia causar hum excessivo cuidado a falta de armazém, seguindo-se dela talvez infinitos roubos com prejuízos consideráveis da mesma Real Fazenda. Para evitar estas desordens represento a S. Mage. pelo Conselho do Ultramar **a total precisão que há nesta Marinha de hum Armazém**. Pelo que me parecia justo, que destinando-se para este ministério a Alfandega Velha se estabelecesse huma nova.⁴¹⁵

No ano anterior, o governador interino já salientava a ruína na qual se encontrava a Casa de Canoas da cidade. Ao que indica a documentação, àquela altura eram duas Casas de Canoas estabelecidas, as quais, segundo resolução do Ajudante das Fortificações das Obras Reais da Cidade, Desiderio de Sargens Correia, encontravam-se em grande ruína. De acordo com o parecer de Desiderio, as duas casas estavam

Muy arruinadas, assim nos tectos todo o emadeiramento podre, com os bilhares delles a maior parte quebrados e outros dados de sy para baixo, que the se

⁴¹⁵ OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre as providências tomadas a respeito da fragata de guerra "Nossa Senhora da Nazaré", tendo sido retirado todo o seu conteúdo para poder ser desmantelada, atendendo ao estado de ruína em que se encontrava, e a necessidade de se construir mais um armazém para guardar toda a sua artilharia e para a construção de uma nova fragata, datado de 13 de novembro de 1756. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 41, documento 3813. *Grifos meus*.

achão já muy baixos em risco de brevemente virem a cahir abaixo, e quando se querem nellas recolher alguas canoas grandes, já não cabem, por tocarem pelas linhas e vigas de cima, que a não terem os pontalletes e espeques que se lhes tem posto já há mais tempo teriam caído. Experimentando por esta razão a Real Fazenda bastante prejuízo, por ficarem a maior parte das ditas canoas grandes fora dellas a rigor do tempo, que as destrói. Por serem também as ditas casas limitadas, e não caberem dentro todas, e portaes ao menos não tem uma casa ou armazém suficiente onde possão por em arrecadação (como deve ser), algus petrechos, como são ferramentas, cabos, cordas, velas, bandeiras, e mais miudezas pertencentes a dita fabrica, nem recolhimento para os índios trabalhadores do serviço, acomodando-se por esta causa dentro das mesmas canoas, destruindo-as.⁴¹⁶

Diante do cenário de ruína das Casas de Canoas, ratificado pelo ajudante em sua representação, após vistoria no local, Frei Miguel de Bulhões sugere à administração lisboeta que substitua as duas instalações para uma maior e que possuísse armazém para se guardarem as ferramentas, cabos, cordas e os mais apetrechos.⁴¹⁷ Necessidade que vinha a se tornar mais premente com o episódio de desmanche da fragata Nossa Senhora de Nazaré, citado em parágrafos anteriores.

O governador titular, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, que a época que seu interino enfrentava os desafios referentes a falta de infraestrutura nas Casas de Canoas se encontrava na diligência da equipe de demarcação, também já tinha se visto às voltas com a necessidade de construção de canoas. A leitura da documentação referente às correspondências trocadas entre Mendonça Furtado e seu irmão, o Marquês de Pombal, no Reino, nos permite constatar que a construção de canoas era uma grande e crescente necessidade do Estado à medida que a colonização ia avançando na região.⁴¹⁸

Além de atentar para a necessidade de potencializar a construção de embarcações para os diversos serviços, Mendonça Furtado também já observava no início de sua experiência como governador a potencialidade que poderia representar para a Coroa a construção de naus e outras embarcações maiores no local. Em 1751, ele dava parecer negativo acerca do pedido do capitão João Ferreira Ribeiro de retirar a fábrica real de madeiras instalada em seu sítio, em Moju.

Entre outras justificativas para se posicionar contrário ao pedido do capitão, o governador argumenta que não há conhecimento de outro local fora da cidade de Belém

⁴¹⁶ CARTA do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o rei [D. José I], sobre a necessidade de construção de uma casa de canoas e um armazém para arrumação de ferramentas, cabos e cordas, conforme representação do ajudante das Fortificações e Obras reais da cidade de Belém do Pará, Desidério de Sargens Correia, datada de 17 de agosto de 1755. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 39, documento 3621.

⁴¹⁷ Idem.

⁴¹⁸ MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **Amazônia na Era Pombalina**. Tomo I, II e III. Op. Cit.

mais apropriado para fabricação de naus que porventura viesse a Coroa ordenar construir naquele Estado, chamando atenção para a profundidade adequada do rio e para as boas madeiras do local.⁴¹⁹

Apesar de não se ter notícias da construção de alguma nau ou outra embarcação de grande porte em Moju, ali se construíram várias embarcações de médio e pequeno porte, além de ter se tornado a área onde mais se instalou cortes de madeiras para abastecer as encomendas reais naquele período. Ademais, essas notícias acerca das potencialidades do Estado devem ter sido importantes para que se escolhesse a capitania do Pará para se instalar o Arsenal Real, mais adiante.

De volta ao Reino, elevado ao cargo de Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado se mostrou um incentivador da construção naval no Pará e do aproveitamento das madeiras para a construção naval no reino. O Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, assumido por Mendonça Furtado em 1761, foi um atuante influenciador das políticas implementadas pelo ministério capitaneado por Pombal e teve em Mendonça Furtado um ministro muito interessado no desenvolvimento do Império Português pelos meios navais.⁴²⁰

Neste mesmo ano, mediante a ordem de construção de uma nau de 50/60 peças no Estado do Grão-Pará e Maranhão para compor a frota da Marinha Portuguesa, levou a reestruturação da Casa de Canoas de Belém. Uma nau dessa dimensão não teria como ser construída no espaço proporcionado pelas Casas de Canoas. A unidade de fabricação naval foi transferida de local, inaugurando a primeira experiência de construção de um Arsenal Real de Marinha, aos moldes daquele planejado no Reino.

⁴¹⁹ CARTA do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para o rei D. José I, em resposta à provisão de 4 de julho de 1751, sobre o pedido do capitão João Ferreira Ribeiro, solicitando a suspensão da fábrica de Madeiras existente no seu engenho, datada de 12 de outubro de 1751. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 32, documento 3056.

⁴²⁰ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit., fl. 115 e 116.

Imagem 6: Planta Geométrica da Cidade de Belém do Grão-Pará (1753)



Biblioteca Nacional Digital do Rio de Janeiro.⁴²¹

Vejamos na parte circulada do mapa (9), o local onde estava instalada a Casa de Canoas. O local escolhido para a instalação do estaleiro para a construção da nau, que viria se transformar mais tarde no Arsenal Real do Pará, foi o sítio que ficava localizado cerca de duzentos e setenta palmos do Hospício de S. Boaventura⁴²² (20) para o convento do Carmo (18).⁴²³

Faziam parte da equipe que fez a avaliação do local o Sargento-Mor Engenheiro Manuel Álvares Calheiros; os Ajudantes Engenheiros Henrique António Galuzio e Manuel Fritz Goetz; o construtor da nau, Luís Isidoro de Gouveia; o construtor da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Lopes da Silva; o mestre da

⁴²¹ Planta Geométrica da Cidade de Belém do Gram Pará, feita por ordem de S. Exa. o Sr. Don Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Capitão General e Governador do mesmo Estado, em o ano de 1753. Disponível em http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart325149/cart325149.jpg

⁴²² A igreja de São Boaventura estava entre aquelas que faziam parte da Freguesia da Sé. Ela foi edificada pelos religiosos de Nossa Senhora da Conceição da Beira e Minho, em 1706, no sítio antigamente chamado Porto do Tição. Juntamente com a igreja foi construído um pequeno hospício. Os religiosos do convento de São Boaventura viviam de esmolas que arrecadavam nas aldeias nas quais desenvolviam sua tarefa missionária. Não conseguindo cativar a estima pública, em 12 de abril de 1758, foi ordenado o seu recolhimento ao convento de sua Ordem, em São Luiz do Maranhão, ficando o edifício do convento abandonado até 1761, quando ali se instalou o Arsenal. LOPES, Thoribio. **Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história**. Revista da veterinária. Belém, Pará, 1945, pp. 75-77.

⁴²³ OFICIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Mello e Castro, para o [Secretário de Estado de Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado sobre a escolha do sítio para instalação do estaleiro em que irá fabricar uma nau real, datado de 17 de junho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 49, documento 4517.

charrua São José, Marcos do Amaral, e o mestre da charrua Nossa Senhora das Mercês, Domingos Dantas.⁴²⁴ A equipe avaliou o local como mais adequado considerando a consistência do solo, qualidade da praia e profundidade do local.⁴²⁵

Na mesma frota que levou a correspondência com as informações sobre a escolha do local para instalar o estaleiro, foi enviada uma relação do material necessário à fabricação da nau que deveria vir do Reino, demonstrando a urgência do empreendimento.⁴²⁶

Ainda no contexto do projeto de instalação do Arsenal, o engenheiro Antônio Galuzo produziu um desenho representando a planta do novo Arsenal Real que continha, o estaleiro, o telheiro (local coberto para abrigar as madeiras), a feitoria, a ferraria, a casa de risco e a nova casa das canoas, para uso de escaleres e outras embarcações pequenas. A planta também continha a representação de uma unidade menor de construção de embarcações pertencente à Companhia Geral de Comércio contendo o seu estaleiro, o telheiro da companhia, feitoria e ferraria da mesma.⁴²⁷ As instalações do novo Arsenal se localizavam próximo de onde já funcionava o estaleiro da Companhia de Comércio na capitania, como atestava o governador.⁴²⁸

Essa reorganização da construção naval demonstra o quanto este era um ramo que interessava à Coroa portuguesa. Construir navios para fins de defesa do território, bem como para alavancar o desempenho comercial marítimo do Império português eram objetivos almejados pela administração lusa. No Estado do Grão-Pará e Maranhão, a criação da CGGPM este fortemente ligada ao intento de ampliar as relações comerciais, sendo concedida à ela também o direito de fabricar navios e preferência na extração de madeiras. No parágrafo 10 do documento que instituiu a referida companhia constava o seguinte:

⁴²⁴ Idem. Ibidem.

⁴²⁵ Idem. Ibidem.

⁴²⁶ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação dos materiais necessários para a construção da nau na cidade de Belém do Pará, datado de 01 de julho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 50, documento 4537.

⁴²⁷ SALDANHA, Nuno. A nau Nossa Senhora de Belém e S. José (1766-1805), de Luís Isidoro de Gouveia, e a Gênese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil). *Navigato*: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, 2018, v. 14, nº 28, p. 16.

⁴²⁸OFICIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [Secretário de Estado de Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado sobre o local onde se está a proceder à construção de uma nau e a sua dimensão, datado de 5 de julho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 50, documento 4517.

Concede V. Majestade licença à Companhia para fabricar os navios que quiser fazer, assim mercantes como de guerra, em qualquer parte das Marinhas desta cidade [Lisboa] e Reino e nas Capitanias do Grão-Pará e Maranhão; e para o corte das madeiras, pedindo licença para cortar as que lhes forem necessárias pela via a que toca e dando-se-lhe com todo o favor e brevidade com preferência a todas as obras que não forem da fábrica de V. Majestade.⁴²⁹

Essa fabricação de navios, tanto pela Companhia, quanto para o serviço da Coroa, foi um ramo bastante movimentado no Pará a partir de meados do século XVIII. Como visto no excerto supracitado, a Companhia recebeu licença para fabricar navios, além de lhe ser concedida a preferência em relação a qualquer outra obra que não fosse da Coroa na aquisição da principal matéria prima para essa fabricação, as madeiras. A Planta da construção do Arsenal, apresentada mais acima mostra como essa reestruturação da construção naval estava representada nessa parceria entre a Companhia de Comércio e a Coroa nas obras do novo Arsenal Real, com instalações próprias para atender as demandas de cada uma.

Ao que parece, a reestruturação do Arsenal incluindo obras de instalações da Companhia vinha em boa hora. Por volta de 1760, Hipólito da Costa Pinto, escreve à Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar agradecendo o aumento de ordenado. Não fica claro o posto assumido por ele, todavia, fica evidente sua ligação com os assuntos ligados à construção naval daquela Companhia, quando o mesmo expõe que, recebendo um salário compatível com o seu trabalho, ele poderia “...empreender não só a **construção de navios**, mas também outras mais coisas de que muito necessita a Companhia”.⁴³⁰ Ele se queixa da “frouxidão e pouca vontade” com que se tem administrado a fabricação de navios da Companhia, lamentando não ser possível adiantar mais as obras da corveta que se estava fabricando.

Em outra correspondência no ano seguinte, Hipólito da Costa volta a falar da obra da corveta, informando que, vencidas algumas das dificuldades, a obra está avançando. Nessa correspondência, ele sugere ao secretário de Estado Francisco Xavier de Mendonça Furtado, que seria útil que, ao terminar a construção dessa embarcação, que se dedicasse

⁴²⁹ Alvará Régio de aprovação, em 7 de junho de 1755, do estatuto da Companhia do Pará – que passou a designar-se Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão com base no pedido formulado pelo Marquês de Pombal e mais 11 negociantes de Lisboa. In. CARREIRA, António. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão**. O comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII. Volume 2: documentos. São Paulo: Editora Nacional, 1988, p. 9.

⁴³⁰OFÍCIO de Hipólito da Costa Pinto para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, agradecendo o aumento do seu ordenado pela Junta de Administração da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão; sobre a necessidade de obras nas salinas; o preço do cacau e a construção de navios, datado de 12 de setembro de 1760. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 47, documento 4279.

à construção de outras maiores e cita novamente o consumo das “preciosas madeiras deste estado” facilitando essa construção.⁴³¹ Apesar desses impasses na construção das corvetas da Companhia de Comércio, as obras avançaram. Por volta de 1764, já haviam sido lançadas ao mar três corvetas fabricadas pela Companhia de Comércio no Pará.⁴³²

Sobre a construção do Arsenal Real, Nuno Saldanha chama atenção para um fato interessante, qual seja de que normalmente são os estaleiros dos arsenais que estão na origem dos navios da Armada, no caso do Arsenal de Belém, não, foi a necessidade de construir a nau Nossa Senhora de Belém e São José que levou a reestruturação da antiga Casa das Canoas da cidade, que culminou na origem do Arsenal.⁴³³

É claro que esse não foi um fator isolado, como demonstrado em parágrafos anteriores, a construção do Arsenal se deu a partir de um processo que sofreu forte influência de eventos locais. Ainda assim, não exclui o fato de que, a necessidade de construção de uma nau do porte da Nossa Senhora de Belém e São José foi o fator imediato que levou a mudança de local e construção de novas instalações.

Em pesquisa sobre a construção da nau Nossa Senhora de Belém e São José, e sua íntima ligação com a criação do Arsenal Real no Pará e a trajetória do construtor Luís Isidoro de Gouveia, Nuno Saldanha apresenta dados importantes para o estudo da construção naval no Pará. Em que pese a importância de suas investigações para essa área, uma visita pormenorizada à documentação do período me permite fazer outra leitura acerca da informação que o autor apresenta de que uma fragata de guerra teria sido construída no Arsenal ao mesmo tempo em que se construía a nau Nossa Senhora de Belém. Para fazer esta afirmação, o autor apresenta várias correspondências entre os administradores coloniais e o Reino, se referindo, segundo ele, à construção da fragata.

Essa informação me chamou atenção, posto que, a documentação apresentada pelo autor faz parte do rol documental deste estudo e em nenhum momento entendi que havia uma outra embarcação sendo construída no Arsenal, ao não ser a referida nau e as corvetas no estaleiro da Companhia de Comércio. Nuno Saldanha cita os ofícios de 5, 12 e 14 de julho de 1761, onde o Provedor e o Governador se referem à construção de uma fragata

⁴³¹ OFÍCIO de Hipólito da Costa Pinto para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as dificuldades que têm atrasado a construção de uma corveta mandada fazer pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, na capitania do Pará, datado de 5 de julho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 50, documento 4567.

⁴³² SALDANHA, Nuno. **A nau Nossa Senhora de Belém e S. José (1766-1805)**, de Luís Isidoro de Gouveia, e a Gênese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil), op. cit, p. 16.

⁴³³ Idem, p. 14.

no Arsenal. Interessante que o mesmo autor chama atenção para o fato de que “...como é sabido, nem sempre as designações usadas em Portugal são coincidentes, tanto no tempo, como para o mesmo navio, que pode ser referido indistintamente como nau ou fragata (ou fragatinha etc.)”.⁴³⁴

No ofício do dia 5, o Provedor José Feijó de Melo e Albuquerque dá conta de que cumprirá a ordem de supervisionar a obra de construção de uma fragata de 50 peças.⁴³⁵ O Provedor da Fazenda Real era o funcionário encarregado inicialmente da administração dos recursos e atividades de construção naval nos Arsenais construídos ao redor do Império português, função que só irá se modificar na década de 1770, com a criação do cargo de Intendente da Marinha.⁴³⁶

No ofício do dia 12 de julho, o governador se refere novamente como “fragata de guerra” à embarcação em construção no Arsenal. Na ocasião reforça ter feito “...as observações e exames recomendados por V. Exa. [...] da qual já dei conta à V. Exa. na primeira charrua [...] em cuja carta ia apenso o Mapa do sitio ellegido (*sic*) para a dita fábrica”. A carta à que se refere o governador, enviada anteriormente, se tratava do ofício de 5 de julho, onde ele detalha a escolha do sítio de São Boaventura para erguer o Arsenal e construir a nau,⁴³⁷. Portanto, a “fragata de guerra” a qual o governador se referia era a mesma nau que iria ser construída no estaleiro do Arsenal.

Neste mesmo ofício, Nuno Saldanha analisa o fato de o governador informar que recebeu a ordem de construir a “fragata de guerra” em 22 de abril, o que, segundo ele, é uma evidência de que se trata de construções diferentes, haja vista que as obras de construção da nau teriam iniciado em 7 de junho. Todavia, ele mesmo contradiz sua afirmação quando faz a ressalva de que o registro é do início da obra e “...não necessariamente a correspondente ordem régia”.⁴³⁸ Ou seja, ele mesmo chama atenção de que, o mês de junho corresponde a data de início das obras da nau, sendo bastante

⁴³⁴ Idem. p. 20.

⁴³⁵ OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta da ordem régia que o encarregara da supervisão e construção de uma fragata de cinquenta peças, e de que a mesma ordem será cumprida com o maior zelo, datado de 5 de julho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 50, documento 4562.

⁴³⁶ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit. p. 94.

⁴³⁷ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [Secretário de Estado de Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado sobre o local onde se está a proceder à construção de uma nau e a sua dimensão, datado de 5 de julho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 50, documento 4517.

⁴³⁸ SALDANHA, Nuno. **A nau Nossa Senhora de Belém e S. José (1766-1805)**, de Luís Isidoro de Gouveia, e a Gênese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil). Op. Cit. p. 19.

provável que a ordem para sua construção havia chegado antes no Pará. Além disso, uma outra correspondência do governador reforça essa hipótese. Se trata do ofício datado do dia 11 de julho, onde o governador cita novamente a carta recebida em 22 de abril, nessa correspondência ele diz o seguinte:

Pela relação que em carta de ofício de 22 de abril deste presente anno, V. Exa. me dirige pela charrua São José, venho no conhecimento dos officiaes de ferreiro que S. Mage. he servido mandar para a construção da nau, e das mais pessoas que das Ilhas vem para povoadores do Macapá.⁴³⁹

Como percebido pelo excerto, na data de 22 de abril, ao contrário do que supôs Nuno Saldanha, a documentação já registrava a construção da nau. Interessante perceber que, na compilação dessa documentação pelo projeto que a digitalizou, o verbete se refere à chegada de oficiais de ferreiro para as obras de construção da **fragata de guerra**,⁴⁴⁰ demonstrando que essas diferentes denominações eram comuns, sendo motivo de imprecisões compreensíveis quando do trato com essa documentação.

Uma outra evidência de que a construção da suposta fragata apresentada por Saldanha tenha sido fruto de um equívoco de análise documental é o registro do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira. Quando, em 1786, ele apresenta sua Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará, o autor se refere à produção naval na capitania, registrando o que se tinha produzido de embarcações para navegação em alto mar. De acordo com Ferreira,

Nelle se fizerão por parte da Companhia Geral do Comércio as 3 curvetas, São Francisco Xavier, São Pedro Gonsalves e Nossa Senhora da Oliveira: fez-se por ordem de Sua Mage. e a custa de sua Real Fazenda, a nau Belém, que foi ao mar em 26 de março de 1767. E ultimamente por parte da mesma Companhia se fizerão os 4 navios.⁴⁴¹

Vejamos que o naturalista não faz qualquer menção à outra embarcação construída no Pará por conta da Fazenda Real até aquele momento, além da nau Nossa Senhora de Belém e S. José, o que nos leva a acreditar que realmente a suposta fragata era referência diferenciada da mesma embarcação. Para não estender mais do que o necessário esse diálogo com Saldanha, vou apresentar uma última evidência para embasar minha

⁴³⁹ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-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 chegada de oficiais de ferreiro para as obras de construção da fragata de guerra e a grande falta de ferro necessário para se prosseguir tal obra, e as medidas que tomou a respeito dos povoadores chegados das ilhas e que foram enviados para o Macapá, datado de 11 de julho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caix. 50, documento 4581.

⁴⁴⁰ Idem. Ibidem. Grifo meu.

⁴⁴¹ FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará**. Op. Cit. fl. 90.

discordância com o autor de que a fragata de guerra e a nau Nossa Senhora de Belém e São José se tratavam de embarcações diferentes. Recorri aos Contratos de Fabricação de Madeiras, analisados por mim no capítulo II deste trabalho. O ofício do governador informando sobre a renovação do contrato diz o seguinte:

Pela certidão inclusa, e cópia do Termo, será presente a S. Mage. e a V. Exa. a formalidade com que se ajustou o corte das madeiras para a construção da **fragata de guerra** que se há de fazer nesta cidade com o mesmo empreiteiro João Gonçalves Campos; porem como ele só não poderia assistir nos diferentes e distantes lugares em que se hão de cortar as madeiras, não só para a sobredita **Nao**, mas para a carga das charruas, se obrigou igualmente como sócio no mesmo contrato, o carpinteiro Pedro de Alcântara.⁴⁴²

Fica claro que era comum se referir a nau construída no Arsenal como “fragata de guerra”. Uma análise cautelosa da documentação me leva a perceber que essa era uma oscilação comum naquele período. Além do que, em toda a documentação consultada, nunca houve referência a duas embarcações sendo construídas, ao mesmo tempo, no Arsenal do Pará naqueles anos entre 1761 e 1765, quer fosse nas listas dos materiais ou de trabalhadores que chegavam do Reino, quer fosse nos registros sobre madeiras destinadas à obra de construção no Arsenal ou nos registros de trabalhadores indígenas sendo enviados para o trabalho no Arsenal, quer fosse nas informações sobre o andamento das obras no Arsenal, ou qualquer outro registro consultado por mim até aqui.

O que aparece de forma recorrente, como demonstrado, é a utilização dos termos “fragata de guerra” e “nau de guerra” para se referir à mesma embarcação que estava sendo construída, algumas vezes na mesma correspondência, como também procurei demonstrar.

Feita essa ressalva, que me pareceu importante para entender a complexidade do processo que envolveu essa reorganização da construção naval no Pará, bem como chamar atenção para as nuances de lidar com esse tipo de documentação, voltemos à construção do Arsenal Real e das obras da nau Nossa Senhora de Belém e São José.

A supervisão da obra ficou a cargo do Provedor da Fazenda Real, José Feijó de Melo e Albuquerque.⁴⁴³ Para a execução do projeto veio do Reino o construtor Luís

⁴⁴² 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 continuação do corte das madeiras na capitania do Pará, datado de 16 de outubro de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), cx. 51, documento 4629. Grifos meus.

⁴⁴³ OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta da ordem régia que o encarregara da supervisão e construção de uma fragata de cinquenta peças, e de que a mesma ordem será cumprida com o maior zelo, datado de 5 de julho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 50, documento 4562.

Isidoro de Gouveia.⁴⁴⁴ A fabricação das madeiras para a construção da nau, por sua vez, ficou sob a responsabilidade do empreiteiro João Gonçalves Campos, que também fabricava as madeiras das encomendas reais, enviadas para Lisboa.⁴⁴⁵ Da vila de São José de Macapá vieram vários carregamentos de cedro para essa fabricação.⁴⁴⁶

Em correspondências de outubro e novembro de 1761, o governador do Estado, Manuel Bernardo de Melo e Castro, informava sobre o andamento das obras do Arsenal e da nau. De acordo com o governador, no trabalho de construção da nau de guerra no arsenal da cidade, já se acha pregada a estacaria de acapu, com ponta de ferro, sobre as quais se assentou as grandes vigas chamadas jacentes, formando o gradeamento da nau. Para trabalhar na construção do Arsenal, mandou buscar 57 índios da capitania do Maranhão, segundo ele, para não atrasar a obra por falta de trabalhadores, por não serem suficientes os da capitania do Pará, também para amenizar as constantes fugas que os mesmos empreendiam.⁴⁴⁷ Ele reforça o adiantamento da obra do arsenal, na correspondência seguinte, afirmando que o estaleiro estava concluído.⁴⁴⁸

A obra seguiu com alguns atrasos, principalmente envolvendo as dificuldades com mão de obra e falta de material, principalmente o ferro, que vinha do Reino. No ano em que a nau Nossa Senhora de Belém e São José foi lançada ao mar, 1766, uma correspondência do governador Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho registra a folha de pagamento dos trabalhadores que construíram a nau. Se trata do registro de folhas semanais de pagamento desde novembro de 1761 até março de 1766.⁴⁴⁹ As

⁴⁴⁴ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta da chegada de Luís Isidoro de Gouveia, que irá dirigir os trabalhos de construção de uma nau, e as providências que tomou para a sua execução, datado de 5 de julho de 1769. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 50, documento 4643.

⁴⁴⁵ Arquivo Público do Estado do Pará. Códice 141: correspondências de diversos com governo (1764), documento 29.

⁴⁴⁶ Arquivo Público do Estado do Pará. Códice.132, doc. 100; Códice.144, doc.16; Códice.144, doc.42; Códice.144, doc.87.

⁴⁴⁷ 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 os procedimentos tomados na obra do Arsenal, nomeadamente na estacaria de Acapú, o número de índios que chegaram da capitania do Maranhão para servirem naquela obra e as madeiras nela utilizadas, datado de 19 de outubro de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 51, documento 4569.

⁴⁴⁸ 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 o estado de edificação da obra do Arsenal e acerca do que se gastou na construção de uma nau em Belém do Pará, datado de 16 de novembro de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 51, documento 4684.

⁴⁴⁹ OFÍCIO (2a via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo cópia das folhas de pagamento dos oficiais que trabalharam na

folhas nominais de pagamento são bastante elucidativas sobre a diversidade de trabalhadores envolvidos nesta fábrica. A primeira folha apresentada, de 01 à 07 de novembro de 1761, registra a presença de nove trabalhadores: o construtor Luís Isidoro de Gouveia, com vencimento de oitocentos réis diários; seis carpinteiros, Diogo Duarte, Duarte de Sousa, Francisco da Silva, João Gonçalves, Joaquim Vicente e Manoel José, com vencimentos de quatrocentos réis diários; dois trabalhadores:⁴⁵⁰ o cafuz Miguel Antonio e Narcizo Belengário, ambos com vencimentos de oitenta réis diários.

À medida que a obra avançava, essa lista foi aumentando e incluindo diversos outros profissionais. Além do construtor da nau e carpinteiros, as listas passaram a registrar o pagamento à calafates, ferreiros, marinheiros, aprendizes⁴⁵¹, índios trabalhadores, índios de machado, índios serradores⁴⁵²; a partir de 1765, com a obra já se encaminhando para a finalização, começa a ser registrada a participação de pintores. Em 21 de março de 1765, o construtor Luís Isidoro de Gouveia sofre um grave acidente de trabalho, vindo a falecer. A folha de pagamento não registra um construtor na obra da nau a partir de 24 de março, voltando novamente a registrar esse cargo na semana de 25 à 31 de agosto, nesta, as folhas indicam os trabalhos do construtor Manuel Francisco Beiry nas obras da Nossa Senhora de Belém e S. José, o construtor seguiu no posto até o término da construção da nau, em março de 1766. Naquele momento, o registro de trabalhadores indicava a presença de 227 trabalhadores, sendo: o construtor, 116 carpinteiros, 29 calafates, 8 serradores, 25 ferreiros, 8 pintores, 14 índios oficiais e 26 aprendizes.⁴⁵³

A nau Nossa Senhora de Belém e São José foi a maior empreitada do Arsenal, não sendo mais registradas construções deste porte no local. Todavia, a produção continuou com a construção de embarcações menores nos anos que se seguiram,

construção da nau de guerra “Nossa Senhora de Belém e São José”, dos anos de 1761 a 1766, datado de 17 de outubro de 1766. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), caixa 59, documento 5289. Obs: As folhas de pagamento do ano de 1763 não constam nessa documentação.

⁴⁵⁰ Essa identificação aparece de forma complexa, não identificando a que tipo de ofício ou trabalho desempenhado se referia. Em alguns registros aparece somente a palavra trabalhador, em outros, índios trabalhadores, o que nos leva a inferir que devia se tratar de indígenas ou cafuzos que desenvolviam trabalhos braçais não enquadrados nos ditos ofícios como carpinteiro, ferreiro, calafate.

⁴⁵¹ Assim como nos Arsenais Reais do Reino, no Arsenal do Pará também é constante a presença de aprendizes, demonstrando como esses, além de serem unidades de produção, também serviam de lócus de aprendizado de ofícios.

⁴⁵² Essas diferentes categorizações dos trabalhadores indígenas irão ser condensadas na categoria “índios oficiais”, a partir de 1764.

⁴⁵³ OFÍCIO (2a via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo cópia das folhas de pagamento dos oficiais que trabalharam na construção da nau de guerra “Nossa Senhora de Belém e São José”, dos anos de 1761 a 1766, datado de 17 de outubro de 1766. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino. Pará (avulsos), cx. 59, documento 5289.

representando, sem dúvida um investimento de fôlego da Coroa, tanto para levar adiante seus planos de colonização do Estado, quanto de potencialização naval a nível de Império. A década de 1770 aparece como um período de efervescência no Arsenal no sentido de ampliar a profissionalização do local e também de produção no estaleiro.

Para melhor gerir os recursos destinados aos Arsenal, em 1770, foi criado o posto de Intendente da Marinha, que passou a ser o funcionário especializado da marinha para administrar os recursos e as atividades desenvolvidas no Arsenal. Isso se deu devido ao fato de que, sendo o Provedor da Fazenda Real inicialmente encarregado dessa função, acabou gerando um impasse, posto que o mesmo, sendo também responsável por muitos outros ramos de atividades, acabava destinando recursos do Arsenal para outros fins. O Arsenal de Marinha, que recebeu a primeira nomeação de um Intendente no Império Marítimo português, foi o estaleiro de Salvador, em 1770.⁴⁵⁴ No Pará, Mathias José Ribeiro assumiu a Intendência em 1772.⁴⁵⁵

Como visto, assim como no Reino, no Estado do Grão-Pará e Maranhão também se experimentava a profissionalização e potencialização naval. Ainda nessa década de 1770, foram criadas várias funções no Arsenal: 1 contra mestre de calafates, 1 mestre de polieiros, 20 oficiais de polieiros, 1 mestre de ferreiros, 12 oficiais de ferreiros, 120 oficiais de mancebos e aprendizes de carpinteiros de machado, 10 serradores, 6 tanoeiros, 50 serventes, 1 patrão de galeota, 8 marinheiros de primeira classe, 6 marinheiros de segunda classe, 6 grumetes de primeira classe, 4 mandadores de carpinteiros de machado, 2 mandadores de calafates, 30 oficiais de mancebos e aprendizes de calafates.⁴⁵⁶ O crescimento do Arsenal e a criação do posto de Intendente também levaram à criação de outras funções como a de escrivão para a Intendência.⁴⁵⁷

A maior produtividade no Arsenal se deu sob a administração do governador Francisco Maurício de Sousa Coutinho – 1790-1803. No seu governo, foi reformulado o Regimento do Arsenal, construídos armazéns e paióis, o hospital militar, instalado um corte de madeiras em Monte Alegre específico para o abastecimento do Arsenal, bem como a construção de quatro fragatas, dois brigues, três charruas e doze chalupas artilheiras.

⁴⁵⁴ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. 2009. Op. Cit. fl. 95.

⁴⁵⁵ LOPES, Thoribio. Op. Cit. p. 81.

⁴⁵⁶ Idem. pp. 81-82.

⁴⁵⁷ Idem, pp. 82-83.

Imagem 7: Plano Geral da Cidade do Pará em 1791.



Biblioteca Nacional Digital do Rio de Janeiro.⁴⁵⁸

Esse mapa da cidade, datado de 1791, representa um panorama geral de como estava constituída a cidade de Belém naquele período e nos dá uma ideia de como estavam distribuídas as instalações voltadas à construção naval na cidade, na última década do século XVIII. Na parte 1 circulada estava a Ribeira da Cidade, bem como o seu armazém de mantimentos, enquanto no círculo 2 era onde estava instalado o Arsenal Real.

Mas, não só nas mediações da cidade de Belém se construía embarcações. Como já dito, percebemos uma intensificação da construção naval para atender as demandas do Estado, a partir de meados do século XVIII, além da quantidade de embarcações, o modelo dessas embarcações foi sendo aperfeiçoado para atender as demandas de colonização do território. Alexandre Rodrigues Ferreira informa sobre as mudanças observadas na construção de embarcações utilizadas na navegação interna.

⁴⁵⁸ Freire, José Joaquim. Plano geral da cidade do Pará em 1791 tirado por ordem do Ilm^o e Exm^o Snr. D. Francisco de Sousa Coutinho Governador e capitão general do estado do Grão-Pará e Rio Negro: levantado pelo tenente coronel de Artilharia com exercício de engenheiro Teodósio Constantino de Chermont [1791]. Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/exposicoes/a-metropole-da-amazonia-400-anos-da-cidade-de-belem/cartografia-e-arquitetura/>

Segundo ele, as primeiras embarcações foram aquelas ao modo indígena, já mencionadas aqui no capítulo 1, sem cobertas. Mas a experiência mostrava que a introdução de cobertas poderia diminuir os acidentes com alagamentos e perdas de vidas e mercadorias, principalmente naquelas embarcações de condução de materiais mais pesados como pedras e madeiras e aquelas utilizadas na travessia de baías. Como registra Ferreira, antes do governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, esse tipo de embarcação com coberta eram muito poucas: a do governador, a do ouvidor e a de algumas ordens religiosas.⁴⁵⁹ Também as possuíam algumas pessoas mais abastadas no Estado, como o Mestre de Campo, Antonio Ferreira Ribeiro, que vendeu a sua para o governador João Pereira Caldas.

As canoas de coberta poderiam ser de tolda (coberta inteira) ou de meia coberta. As primeiras eram geralmente construídas para transportar as autoridades do Estado e/ou religiosos, e as de meia coberta, para transporte de mercadorias e demais pessoas. Sobre as madeiras mais utilizadas nessa construção, de acordo com o registro de Ferreira eram: para o casco e para o costado, o piquiá preto; para tudo o que é anteparo e paramentos se faz de cedro ou de louro amarelo; para as cavernas, o piquiá, o cumaru, o angelim, a itauba e a sucupira⁴⁶⁰. A mastreação era comumente feita da madeira da castanheira, tanto das canoas de navegação interior, quanto das naus e fragatas encomendadas pela Coroa.

Quadro 8: Embarcações que possuía a Marinha do Serviço Real na Capitania do Grão-Pará (1779)

Local	Descrição	Total de embarcações
Ribeira da Cidade	14 canoas, 9 igarités, 4 botes, 3 barcos, 1 galeota, 2 batelões, 1 lancha e 1 catraia.	35
Praça de Macapá	6 canoas e 2 botes	8
Vila Viçosa	1 canoa, 1 igarité e 2 canoinhas	4
Vila de Mazagão	3 canoas grandes e 6 canoas pequenas	9

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará.

Com a necessidade gerada pela expansão da colonização luso-paraense para outras partes mais distantes da cidade de Belém, a construção naval à serviço do Estado também se expandiu. De 1773 a 1776, há o registro de uma série de ordens do governador João Pereira Caldas acerca da construção de 1 canoa de meia coberta e 1 bote em cada vila de

⁴⁵⁹ FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará**. Op. Cit., fl. 28.

⁴⁶⁰ Idem. fl. 33.

índios das capitanias do Pará.⁴⁶¹ Além de embarcações, se mandou abastecer os armazéns de algumas vilas com mantimentos e demais produtos que pudessem atender as expedições do Estado, tais como farinha, sal, pólvora, estopa, anil, anzóis, munições diversas, canoinhas para pesca e montaria, entre outros produtos.⁴⁶²

Sem dúvida que essas medidas de reforma destinadas à Marinha do Estado demandaram a utilização crescente de madeiras, tanto para a construção de embarcações, quanto para as demais construções e reformas pelas quais passaram algumas instalações à serviço do Estado. Nesse processo, as vilas e lugares de índios serviram, muitas vezes, como pontos estratégicos para a expansão que se pretendia no território. Além das obras do Estado, era a madeira a base de todas as construções que iam se erguendo, casas, igrejas, móveis, pontes, portos, pequenas embarcações, engenhos, engenhocas. Essa utilização de madeiras que acompanhou o processo de urbanização da capitania do Grão-Pará ao longo da segunda metade do século XVIII é o foco do nosso próximo capítulo.

⁴⁶¹ FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará**. Op. Cit., fl. 118-138.

⁴⁶² Idem. Ibidem.

Capítulo 5: Urbanização e povoamento da cidade de Belém e vilas do interior da capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII

Neste último capítulo desta tese irei abordar o processo de urbanização levado a cabo na capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII. Partimos do entendimento de que esse período representou um processo de intensificação da expansão, se destacando um processo de urbanização, tanto do espaço da capital, Belém, quanto de povoados e vilas edificadas no interior. No bojo desse processo, também poderemos encontrar o uso recorrente de madeiras pelos moradores e administradores coloniais nas várias construções e reformas empreendidas na capitania.

A partir da experiência de colonização até ali experimentada, a legislação implementada pela administração pombalina, capitaneada no Reino pelo ministério de Sebastião José de Carvalho e Melo e na capitania do Grão-Pará, principalmente pelo governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, buscava atender aos interesses de imposição da geopolítica portuguesa na região, observadas às determinações do Tratado de Madri (1750), que impunha à Portugal e Espanha a ocupação de fato do território como princípio de definição de posse.

A partir de meados do século XVIII, uma série de medidas irão impactar diretamente o território no que se refere ao modo como até então vinha sendo entendido e administrado. Vamos acompanhar a transferência da capital do Estado do Grão-Pará e Maranhão para Belém, o que exigiu preparar a cidade para receber os órgãos administrativos do governo, o vai e vem de embarcações que passavam a ter parada obrigatória no porto da cidade, desembarcando e embarcando mercadorias e pessoas. A administração pombalina desencadeou um processo em que a cidade de Belém ampliou seu dinamismo econômico, representando a base de controle do monopólio da Companhia de Comércio, passando a ser o entreposto comercial da região com o atlântico.

Nos arredores da cidade e no interior da capitania o processo de urbanização se concretizava a partir da fundação de vilas, quer novas, quer ampliadas a partir de povoações já existente ou ainda rebatizadas e transformadas a partir de aldeamentos indígenas anteriormente administrados pelos missionários. Tais unidades de povoamento deveriam representar simbolicamente a concepção “iluminada” da nova administração, principalmente do governador Mendonça Furtado, que entendia “...a cidade, *per se*, pela

sua forma e função, como espelho de civilização, a cidade demiurga, capaz de mudar a natureza e os povos”.⁴⁶³

Com essa ideia de urbanidade como elemento civilizacional, várias medidas foram sendo adotadas. A mais importante do ponto de vista da estrutura do território foi a lei que abolia todas as formas de cativeiro impostas às populações indígenas, associada ao alvará que retirava o domínio temporal dos missionários sobre os nativos, bem como, determinava a transformação das aldeias em lugares e vilas, que deveriam ser administradas por um representante leigo.

Também nesse processo, iria se fundar vilas em lugares estratégicos, como Ourém e Bragança, no caminho para o Maranhão, e São José de Macapá, vila Vistosa de Madre de Deus e a vila de Mazagão, na região do Cabo Norte. A implantação das últimas deveria estabelecer uma barreira de proteção da foz do rio Amazonas e defender os caminhos que levassem ao interior da costa setentrional do Grão-Pará em direção ao rio Araguari, rota estratégica e bastante cobiçada por outras nações europeias.

O projeto de urbanização tinha, assim, como principal objetivo assegurar o domínio luso no extremo norte da colônia. Aqui, nos inspiramos na estratégia de análise de Nádia Farage em seu exemplar estudo sobre a história dos povos indígenas do Rio Branco no período colonial.⁴⁶⁴ Farage analisa a dinâmica de colonização daquela região, colocando no centro de sua interpretação os povos indígenas, considerados pelos portugueses como fronteiras vivas, a servir de muralhas contra a invasão de outras nações.

Neste sentido, consideramos que as vilas fundadas na capitania do Grão-Pará, na segunda metade do século XVIII, tinham como função ordenar o povoamento e garantir a posse, servindo de “muralhas” para o domínio luso na região. Por fim, não deixamos de observar que esse projeto foi fortemente impactado pela experiência dos sujeitos envolvidos no processo, as vezes contribuindo e outras resistindo, fazendo sua própria interpretação da realidade que lhes era apresentada, formulando e reformulando estratégias de sobrevivência no cenário observado.

⁴⁶³ ARAÚJO, Renata Malcher. **A urbanização da Amazônia e do Mato Grosso no século XVIII: povoações civis, decorosas e úteis para o bem comum, da coroa e dos povos.** Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. V. 20. N. 1. jan.-jun. 2012, p. 53.

⁴⁶⁴ FARAGE, Nádia. **As muralhas dos sertões: os povos indígenas no Rio Branco e a colonização.** São Paulo, Paz e Terra/ANPOCS, 1991, 197 páginas.

5.1 A urbanização de Belém na segunda metade do século XVIII

A ideia de atraso econômico e político de Portugal no século XVIII, propagada pela memória da sociedade da época e apropriada por uma parcela de autores que escreveram sobre esse período da história lusa, acabou por esvaziar o significado e conteúdo histórico da experiência capitalista particular desenvolvida em Portugal⁴⁶⁵ e conseqüentemente, da relação com suas Colônias. Por outro lado, vários estudos tem demonstrado o dinamismo dessa relação a partir da experiência dos sujeitos envolvidos no processo, tais como os administradores, religiosos, moradores, comerciantes, trabalhadores e cativos.

Sob a égide da administração de Sebastião José de Carvalho e Mello, a capitania do Pará sofreu os impactos da mudança de concepção do governo metropolitano acerca dessa relação. Para a nova administração, havia um subaproveitamento das riquezas oriundas das colônias, sendo necessário racionalizar a exploração, para, assim, melhor aproveitar suas potencialidades. De acordo com Ângela Domingues,

A política que o governo central, através do novo governador e capitão-general do Estado [Francisco Xavier de Mendonça Furtado] pretendia implantar na vasta capitania do Grão-Pará visava um maior controle da região onde se tinham imposto indivíduos de quem se dizia viverem à margem de normas e de leis, ou que era colonizada por ordens religiosas.⁴⁶⁶

O maior controle à que se refere a autora pode ser lido principalmente como melhor aproveitamento dos recursos coloniais. E melhor aproveitar os recursos estava intrinsecamente ligado à necessidade de proteger as áreas conquistadas das investidas de outras nações, o que dependia sobremaneira da ocupação efetiva do território. Isso justifica o grande interesse de Pombal na Amazônia, onde essa ocupação, apesar de já vir sendo incrementada desde o final do século XVII e início do XVIII⁴⁶⁷, ainda não se mostrava suficiente para manter o domínio lusitano sobre o vasto território. De acordo com José Alves de Souza Junior,

⁴⁶⁵ SOUZA JUNIOR, José Alves de. **Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos**. Belém: Edufpa, 2012, p. 87 – 88.

⁴⁶⁶ DOMINGUES, Ângela. Urbanismo e colonização na Amazônia em meados do setecentos: a aplicação das reformas pombalinas na capitania de São José do Rio Negro. **Separata da Revista de Ciências Históricas**. Nº X. Universidade Portucalense. 1995, p. 264.

⁴⁶⁷ Sobre as experiências de povoamento e ocupação da Amazônia nesse período ver: CHAMBOULEYRON, Rafael. **Povoamento, Ocupação e Agricultura na Amazônia Colonial (1640-1706)**. Editora Açai/Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2010.

O Norte da Colônia expressivamente alargado territorialmente pelo Tratado de Madri, parecia ser a solução para a efetivação do Projeto de Regeneração portuguesa, pois, o incremento de suas atividades econômicas forneceria os capitais necessários à atualização histórica de Portugal, ou seja, sua introdução na modernidade [...] Por isso, tornou-se imperiosa para a administração Josefina a necessidade de reordenar a colonização até então desenvolvida no Norte do Brasil, no sentido de transformar suas potencialidades econômicas em riquezas.⁴⁶⁸

Nesse sentido, uma das primeiras ações implementadas pela nova administração foi o reordenamento político-administrativo, com a renomeação do Estado e a mudança da capital de São Luís do Maranhão para a cidade de Santa Maria de Belém do Grão-Pará. Tal medida parece ter sido uma consequência da experiência administrativa vivenciada no Estado até ali, pelo menos é o que nos sugere uma passagem das *Instruções regias públicas e secretas...* trazidas por Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao assumir o cargo de governador e capitão-general.

Dizia o Rei nas *Instruções...* que “atendendo ao que se me representou da grande necessidade, que havia, de dividir esse Estado em dois governos por ser precisa a assistência do governador e capitão-general na cidade do Pará”,⁴⁶⁹ deixando claro que a decisão de nomear a cidade de Belém como capital do Estado foi emanada da necessidade de dar suporte ao governador na cidade do Pará, “onde a ocorrência dos negócios e o tráfico de comércio o ocupavam a maior parte do ano”.⁴⁷⁰

Assim, evidenciada a supremacia da capitania do Pará em virtude de seu intenso comércio das drogas do sertão e da produção agrícola para exportação, além de ser considerado ponto estratégico para defesa do rio Amazonas, o Estado passou a se chamar Grão-Pará e Maranhão. As funções de defesa e entreposto comercial garantiram a Belém a liderança da região, passando a ser cabeça do Estado.

A condição de sede administrativa potencializou o processo de colonização/ocupação que vinha se desenvolvendo na cidade, representando uma nova fase de urbanização, podendo ser identificado na dinâmica populacional, construções e reformas de prédios públicos e particulares e a expansão territorial do espaço ocupado. Nesse contexto, também se potencializava o uso da madeira da região nas diversas construções erguidas ou reformadas.

⁴⁶⁸ SOUZA JUNIOR, José Alves de. **Tramas do Cotidiano**: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos. op. cit., 2012, p. 90.

⁴⁶⁹ Instruções regias públicas e secretas, para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Capitão-general do Estado do Pará e Maranhão. In. AZEVEDO, João Lúcio de. **Os Jesuítas no Grão-Pará**: suas Missões e Colonização, p. 348.

⁴⁷⁰ Idem. *Ibidem*.

Com base na obra do desenhista Joaquim José Codina, *Prospecto da cidade de Santa Maria de Belém do Grão-Pará*, e no texto de Alexandre Rodrigues Ferreira, “Miscelânea histórica para servir de explicação ao prospecto da cidade do Pará”, ambos elaborados no bojo da Viagem Filosófica (1783-1792), Ermelinda Moutinho Pataca analisa as concepções do naturalista sobre os projetos de urbanização desenvolvidos na cidade, explicitando três modelos de urbanização presentes no processo de colonização de Belém, da sua fundação até o século XVIII: o primeiro, sob preceitos da engenharia militar, reforçando o papel de cidade-fortaleza; o segundo, representado pelas reformas e construções do século XVIII, fortemente influenciadas pela arquitetura médica; por fim, a autora sugere a percepção do conceito de cidade-civilidade presente nas representações de Alexandre Ferreira, a partir do destaque que o naturalista dá às construções representativas do símbolo do poder estatal e de áreas de lazer e sociabilidades, como áreas verdes nos passeios públicos e jardins particulares.⁴⁷¹

De acordo com o que nos informam estudos geográficos, a cidade nasce da necessidade de se organizar um dado espaço, no sentido de integrá-lo e aumentar sua independência visando determinado fim, isto é, a sobrevivência do grupo no lugar e o rompimento do isolamento das áreas agora sob sua influência.⁴⁷² A ocupação da cidade de Belém seguiu essa lógica e teve seu crescimento orientado por dois vetores: um pelo rio, que a ligava ao interior e outro pelo estuário Guajarino, que ligava a cidade ao Oceano Atlântico.

Da sua fundação até meados do século XVIII, a cidade de Belém vai ter sua dinâmica de ocupação muito ligada à beira do rio e crescer pouco na penetração rumo ao interior. Sua configuração territorial foi pensada dentro de uma proposição de cidade-fortaleza seiscentista, representada por um núcleo concentrado em limites circunscritos, voltada para a defesa do território conquistado. Seguiu, assim, o modelo de urbanização da cidade-fortificada, reforçada posteriormente com as edificações religiosas que complementavam a função de defesa militar e expansão colonial, fortalecendo a ação colonizadora portuguesa.⁴⁷³

Até meados do século XVIII, a cidade se expandiu a partir do hoje conhecido Forte do Castelo, contando com a efetiva participação das missões religiosas que erigiram

⁴⁷¹ PATACA, Ermelinda Moutinho. **Entre a engenharia militar e a arquitetura médica**: representações de Alexandre Rodrigues Ferreira sobre a cidade de Belém no final do século XVIII. v.25, n.1, jan./mar. 2018, pp. 93-94.

⁴⁷² CARLOS, A.F.A. **Cidade**. São Paulo: Contexto (Coleção Repensando a Geografia), 1992

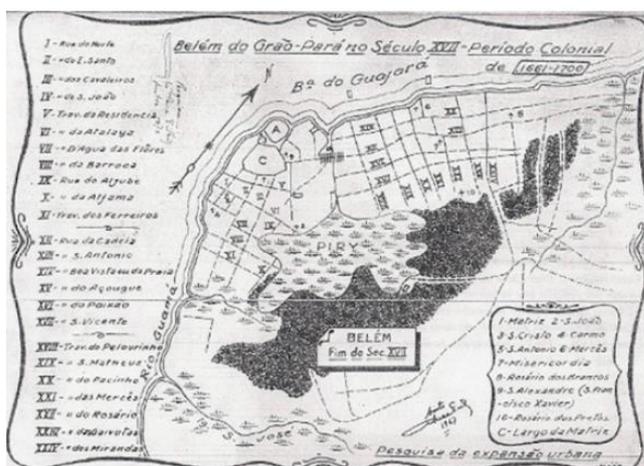
⁴⁷³ Idem. *Ibidem*.

um complexo arquitetônico de igrejas, que ia delineando o espaço em ruas. Partindo das imediações do Forte do Castelo com a Igreja da Sé, seguindo a direção sul pela Rua Siqueira Mendes (antiga Rua do Norte) com a Igreja de Nossa Senhora do Carmo da Ordem dos Carmelitas; no sentido nordeste e leste, tem-se um conjunto formado pelas igrejas de Nossa Senhora das Mercês, Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, Igreja de Sant’Ana, dentre outras.⁴⁷⁴

Esse modelo de urbanização com ênfase geoestratégica, seguindo os rios e igarapés, vai se destacar em todo período colonial, inclusive nas reformas urbanas implementadas na cidade de Belém, na segunda metade do século XVIII, expandindo a cidade com o desenvolvimento do bairro da Campina, reforçando a defesa pela ocupação da margem do rio.⁴⁷⁵ Recomendava as *Instruções...* que se expandisse muito a “extensão da cultura e povoação de todo esse governo”,⁴⁷⁶ evidenciando o interesse em garantir o aumento do povoamento da região.

Nesse período, o crescimento urbano e populacional de Belém fica mais acentuado, novos caminhos foram abertos para o interior. Partindo do caminho do Norte, se abriram outros como a rua do Espírito Santo, rua dos Cavaleiros, rua de São João, os caminhos transversais da Residência, da Atalaia, d’Água de Flores, da Barroca, as ruas de Aljube, Alfama e São Vicente.⁴⁷⁷

Imagem 8: Belém no final do século XVII.



Meira Filho (1976)

Imagem 9: Belém no final do século XVIII



Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

⁴⁷⁴ ARAÚJO JÚNIOR, Antônio Carlos Ribeiro e AZEVEDO, Karina Amin de. Formação da Cidade de Belém (PA): Área Central e seu Papel Histórico e Geográfico. *Revista Espaço Aberto*, PPGG - UFRJ, V. 2, n.2, p. 151-168, 2012.

⁴⁷⁵ Idem. *Ibidem*.

⁴⁷⁶ Instruções regias públicas e secretas, para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Capitão-general do Estado do Pará e Maranhão. In. AZEVEDO, João Lúcio de. *Os Jesuítas no Grão-Pará: suas Missões e Colonização*, p. 352.

⁴⁷⁷ CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Vol. 01, p. 244.

Vejamos pelas imagens em destaque como a configuração espacial de Belém ganha mais expressividade na representação da cidade no século XVIII.⁴⁷⁸ Na primeira imagem, Meira Filho elabora um croqui baseado no que teria sido o crescimento da cidade da sua fundação até o final do século XVII,⁴⁷⁹ demonstrando o crescimento periférico, paralelamente ao rio Guamá e baía do Guajará e dando destaque às ruas e construções religiosas. Sabemos, no entanto, que já nesse período outras instalações faziam parte da paisagem urbana de Belém, como sugere o próprio nome das ruas, que geralmente eram batizadas a partir do nome de pessoas influentes ou de locais específicos como rua do Açogue, rua dos Ferreiros, travessa do Pelourinho, rua do Espírito Santo, rua dos Cavaleiros etc.

Na segunda metade do século XVIII, Belém experimentava, sem dúvida, um expressivo crescimento de seu núcleo urbano, representado no Plano geral da cidade do Pará em 1791, produzido pelo desenhista José Joaquim Freire, por ordem do governador e capitão general, Francisco de Sousa Coutinho. Na representação do desenhista, podemos observar que, além das igrejas e demais obras religiosas, como conventos, destacam-se na paisagem várias construções como o hospício de Boa Ventura e o hospício de São José, o palácio dos governadores e capitães-generais, colégio ou palácio episcopal, pacinho, cemitério, alfândega, o Arsenal Real - construído na década de 1760, várias construções militares voltadas para armazenamento de equipamentos e pessoal, como o alojamento da guarda, o alojamento da tropa, o armazém da pólvora, o parque de artilharia, além de várias praças, fábrica de sola, pontes, fortalezas e fortins, bem como também destaca elementos da natureza, como igarapés, o pântano de piri, as valas do piri – que já haviam sido feitas na tentativa de drenar as águas do alagado e cacimbas de água na cidade.

A cidade, sem dúvida, havia crescido substancialmente. A necessidade de melhor conhecer, administrar e racionalizar a exploração das riquezas de suas colônias, levou a Coroa portuguesa, capitaneada pela atuação do seu ministério pombalino, a colocar em

⁴⁷⁸ FREIRE, José Joaquim. Plano geral da cidade do Pará em 1791, tirado por ordem do Ilm^o e Exm^o Snr. D. Francisco de Sousa Coutinho Governador e capitão general do estado do Grão-Pará e Rio Negro: levantado pelo tenente coronel de Artilharia com exercício de engenheiro Teodósio Constantino de Chermont. [*Pará, 1791*]. Biblioteca Nacional. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira. Divisão de Manuscritos.

⁴⁷⁹ Croqui do início do processo de ocupação da cidade de Belém, com espacialização das primeiras ruas (números romanos) e igrejas (números arábicos). In. MEIRA FILHO, Augusto. **Evolução Histórica de Belém do Grão-Pará**. 1^a. Ed. Belém, Grafisa, 1976.

prática um projeto de urbanização, que representou a construção e reforma de vários prédios para abrigar seus órgãos administrativos.

Nas *Instruções...*, que continham as diretrizes para o governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, havia a ordem de que o novo governador fizesse um detalhado exame das fortalezas da região, reparando e construindo as que fossem necessárias, além de informar o número de tropas necessário para o serviço do Estado, da forma que se devem fardar, do modo que se deveria efetuar o pagamento, sem prejuízo das outras despesas do Estado, da necessidade de armamento e, por fim, do número de oficiais que necessitam as tropas.⁴⁸⁰

A preocupação em potencializar o efetivo militar significava não só aumentar o número de soldados, mas, também, erguer construções para abrigar a tropa e o material necessário para o serviço. Nesse sentido, encontramos uma Consulta do Conselho Ultramarino para o Rei, sobre o pedido de aprovação da construção de quartéis no Pará pelo governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado. De acordo com a Consulta, havia informado o governador, em carta de março de 1754, que assim que chegaram no Pará os dois Regimentos vindos do Reino, acomodou os soldados em diversas casas alugadas, somando um gasto total de cento e cinquenta mil e quinhentos réis em aluguéis.⁴⁸¹

No entanto, avaliou o governador que essa estratégia provisória não tinha mais como se manter, pois, acabava onerando a Fazenda Real com os gastos em aluguel, além de comprometer a organização da tropa, haja vista que os soldados ficavam aquartelados em locais diferentes, “conservando os soldados em desordem e falta de disciplina”.⁴⁸² Iniciou, assim, o projeto de construção de quartéis na cidade, mandando “comprar uns chãos em sítio acomodado para esta obra e dar lhe princípio com huns paos que se achavão nas casas das canoas”.⁴⁸³

Ergueu, assim, um novo quartel para as tropas ali existentes, faltando apenas cobrir a construção com telhas, devido a falta desse material na cidade, além de haver a possibilidade de aumentar a obra, pois havia utilizado apenas a metade do terreno. A obra

⁴⁸⁰ Instruções regias públicas e secretas, para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Capitão-general do Estado do Pará e Maranhão. In. AZEVEDO, João Lúcio de. **Os Jesuítas no Grão-Pará: suas Missões e Colonização**, p. 354.

⁴⁸¹ CONSULTA do Conselho Ultramarino para o rei D. José, sobre a carta do governador e capitão general do estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, quanto à construção de novos quartéis para aquartelamento das tropas deslocadas do Reino para o Pará, datada de 4 de março de 1755. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 37, documento 3501.

⁴⁸² Idem.

⁴⁸³ Idem.

foi aprovada pela Corte e também a continuidade para a conclusão da mesma.⁴⁸⁴ Essa construção é representada no desenho da cidade feito por José Joaquim Freire na última década do século, denominado “alojamento da tropa”. O prédio era de madeira e coberto com telhas, localizado na área da “praça dos quartéis”, provavelmente a área adquirida por Mendonça Furtado para construir os quartéis e que não foi utilizada completamente, dando lugar a praça.

Anexo à uma correspondência do Conselho Ultramarino para o Rei, consta a relação das despesas que fez o almoxarife da Fazenda Real, Bento Alves Silva, na fatura dos quartéis para a infantaria dessa praça, registrando as madeiras (ou parte delas) compradas para a execução da obra. Consta na relação um total de 11 dúzias e 2 unidades de couçoeiras de acapu, 42 dúzias de tabuas de louro e 8 esteios de acapu, custando um total de duzentos e um mil e cinquenta reis.⁴⁸⁵ Estevão da Silva Jaques, José da Silva de Menezes e Dionízio Maciel, são as três pessoas que aparecem vendendo madeiras para a obra, trazendo à tona um cenário de produção e comércio interno de madeiras.

Estevão da Silva Jaques serviu como capitão dos forasteiros, uma das companhias que compõem a Ordenança da cidade, por onze anos e cinco meses, período no qual também exercia a função de escrivão da Intendência do ouro da capitania do Pará, tendo sido promovido, em 1759, ao posto de capitão de Infantaria auxiliar.⁴⁸⁶ O comércio de madeiras pode ter sido uma ramo de atividade que Estevão se dedicou como fonte de renda, já que naquele tempo uma função ou posto militar não necessariamente significava um salário com que se pudesse contar.

No caso do capitão Estevão da Silva Jaques, por exemplo, o posto de escrivão da Intendência do ouro não lhe rendeu nenhum salário, mesmo atuando mais de vinte anos nessa função. Pelo menos é o que atesta um requerimento feito por ele no final da década de 1770, solicitando os salários do tempo em que serviu nos Regimentos do Pará.⁴⁸⁷

⁴⁸⁴ Carta do Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o rei D. José I, em resposta à provisão de 13 de março de 1755, relativa à conclusão da construção de dois quartéis para os dois novos Regimentos estabelecidos na cidade de Belém do Pará, datada de 5 de agosto de 1755. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 38, documento 3572.

⁴⁸⁵ CONSULTA do Conselho Ultramarino para o rei D. José, sobre a carta do governador e capitão general do estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, quanto à construção de novos quartéis para aquartelamento das tropas deslocadas do Reino para o Pará, datada de 4 de março de 1755. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 37, documento 3501.

⁴⁸⁶ Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), documentos 4555 e 5252.

⁴⁸⁷ REQUERIMENTO do escrivão da Intendência do Ouro da capitania do Pará, Estevão da Silva Jaques, para a rainha [D. Maria I], solicitando o pagamento dos soldos do tempo em que serviu nos Regimentos do Pará, datado de 27 de novembro de 1777. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 78, documento 6490.

Estevão da Silva Jaques também aparece vendendo madeiras para as encomendas da Coroa, em 1761,⁴⁸⁸ sendo essa uma evidência das imbricadas relações entre os agentes públicos e os negócios particulares na capitania.

Essa produção de madeiras fabricada por particulares também se desenvolvia na capitania do Pará, sem estar ligada diretamente às encomendas reais, mas que algumas vezes também servia a elas. Essa produção não é fácil de ser captada na documentação, haja vista que a necessidade da burocracia colonial naquele contexto parece estar mais assentada em conhecer e regular os números do comércio da madeira exportada. No entanto, me lancei também nesse desafio de capturar alguns dados sobre essa produção particular.

Um aliado nessa busca foi o já conhecido mapa de população de 1778. Nele encontramos detalhados para algumas freguesias, no quadro das “notas das possibilidades e aplicação dos cabeças de família”, além da situação econômica, também o ramo de atividade a qual a pessoa se dedicava, por exemplo, Dona Joanna Tereza de Alfaia, registrada na freguesia de Santa Anna de Igarapé Miri, “*aplicada em roça de mandioca e serrar taboados*”.⁴⁸⁹

Também, na mesma freguesia, Dona Catharina de Siqueira Maciel, Raimundo Sueiro, Francisco Sueiro e Pedro Celestino aparecem se dedicando ao mesmo ramo de atividade.⁴⁹⁰ Na freguesia de Santa Anna, na cidade de Belém, Antônio Rodrigues Guedes e Ignácio Freire de Alfonseca são registrados como fabricantes de madeiras, sendo que o primeiro também aparece registrado na freguesia do Espírito Santo do rio Moju como lavrador.⁴⁹¹

Infelizmente, o detalhamento das atividades desenvolvidas não aparece para todas as freguesias, em sua maioria as notas de possibilidades se resumem a pobre, rico, possibilidade mediana, possibilidade inteira. Nessa amostragem de moradores citados anteriormente, fica evidente o imbricamento da fabricação de madeiras com atividades agrícolas na capitania. Os moradores da freguesia de Igarapé-Miri serram taboados e plantam mandioca e o fabricante de madeiras de Santa Anna também é lavrador em Moju.

⁴⁸⁸ OFÍCIO de Estevão da Silva Jaques para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o transporte das madeiras do mato, datado de 28 de junho de 1761. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 49, documento 4524.

⁴⁸⁹ OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania do Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas anuais da população das capitanias do Estado do Pará e Rio Negro, de 1778 a 1781, datado de 22 de junho de 1785. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 94, documento 7509.

⁴⁹⁰ Idem.

⁴⁹¹ Idem.

Se levarmos em consideração que a capitania do Pará era uma região coberta por extensa floresta, o avançar do colonizador naquelas paragens o colocou em contato direto com os mais diversos tipos de árvores que compunham as matas daquela região. Os colonos tinham a madeira como matéria prima para muitas das suas demandas cotidianas, o que acabava levando muitos a se dedicarem a transformar as árvores que tinham a sua disposição em madeira para as suas necessidades e também aqueles que utilizavam o produto para fins de comércio.

Como nem sempre esse era o principal ramo de atividades desses moradores, ou ainda, ser a atividade agrícola o prisma pelo qual atuava a administração e conseqüentemente os registros feitos pelos agentes coloniais, acredito que muito dessa produção deve ter sido escamoteado debaixo da designação “lavrador”, que assinalou o emprego da maioria dos cabeças de família do mapa de população de 1778. Nesse mundo de “lavradores”, com certeza tinha muita madeira sendo fabricada.

Vimos uma parte dessa madeira nas listas das cargas dos navios, trabalhadas no capítulo 3 desta tese. Juntamente com o registro das cargas de madeiras encomendadas pela Coroa, captamos uma gama desse produto exportada pelos lavradores para serem comercializadas em Lisboa, essa, provavelmente, oriunda da produção dos particulares. Também na carga da companhia de comércio que, apesar de ter se envolvido diretamente no corte de madeiras, também comprava produtos de lavradores para revender em Lisboa.

A fabricação de madeiras se dava, então, tanto sob a égide do Estado, por meio de concessão de contratos e também de uma série de lavradores que faziam suas roças e serravam madeiras para comercializar. Esse mundo se desenvolvia de maneira conectada e os sujeitos partícipes transitavam entre os diversos setores, formando o emaranhado de relações que envolviam o público e o privado na capitania do Pará. Enquanto as madeiras para exportação eram, em sua maioria, produzidas nas fábricas reais de madeiras, as serrarias de particulares iam dando conta da produção destinada ao uso e comércio local, contribuindo para alavancar o processo de expansão da cidade e colonização da capitania.

Belém ia se transformando em um importante centro comercial e político, funcionando como um polo de atração de pessoas para a cidade, tornando evidente a intensificação do fluxo populacional que passava e também se estabelecia em Belém a partir de meados do século XVIII. No bojo desse movimento migratório, encontramos aqueles que chegavam desacompanhados, majoritariamente do sexo masculino, por exemplo aqueles que vinham a serviço da Coroa portuguesa para desempenhar serviço militar, administrativo ou atuar nas diversas obras erguidas na cidade, tais como

engenheiros, desenhistas, arquitetos, além de uma gama de ferreiros, carpinteiros, serradores, pedreiros, pintores etc. Tinha também aquele movimento migratório familiar, onde grupos de indivíduos partiam de sua terra natal em busca de melhores condições de vida, como no caso dos açorianos e mazaganistas.

Além desses grupos de migrantes, a dinâmica populacional da cidade de Belém também contava com a presença da população indígena e uma gama de cativos de origem africana na cidade de Belém, que se acentuou com a instalação da Companhia de Comércio e permaneceu em fluxo crescente de entradas, mesmo após o término do monopólio da empresa. Mediante a atuação da Companhia no tráfico de escravizados, aliada a medidas de reorganização do trabalho indígena, a partir da execução da Lei de Liberdade dos Índios e a instalação do Diretório, podemos observar um cenário de intensificação da presença de trabalhadores atuando tanto na casa dos moradores, quanto nas obras públicas e particulares que iam expandindo a cidade.

André Augusto da Fonseca, investigando a evolução demográfica dos índios aldeados e da população livre não-aldeada no contexto das políticas pombalinas, a partir da análise dos mapas de população elaborados a partir da década de 1770, demonstra que houve um crescimento lento, mas consistente, de todos os grupos populacionais do Estado do Grão-Pará.⁴⁹²

Acompanhar a dinâmica populacional naquele contexto não é tarefa fácil, pois, além dos limites de pessoal, recursos e diretrizes claras para se fazer os registros, havia a constante mudança de cenário nas cidades, freguesias, vilas e lugares da capitania, devido à expressiva mobilidade característica daquela sociedade, que podia ser espacial ou social, por exemplo, quando indígenas aldeados passavam à categoria de morador, absorvidos pelo casamento interétnico, bem como ainda o impacto das epidemias que assolaram por diversas vezes a região.

No final do século XVIII, Belém tinha mais de 10 mil habitantes, que ocupavam 1.083 casas, espalhados pela área central e pelas rocinhas, “que se abriram nas cercanias da cidade, [onde] morava o mais importante, o mais abastado da região”. Essas rocinhas que tanto encantavam os viajantes que passavam pela região, eram as pequenas

⁴⁹² FONSECA, André Augusto da. Os mapas da população no Estado do Grão-Pará: consolidação de uma população colonial na segunda metade do século XVIII. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, Belo Horizonte, v.34, n.3, p.439-464, set./dez. 2017.

propriedades rurais nas proximidades da cidade e se constituíam do campo, do pomar, da floresta e da casa.⁴⁹³

São poucos os registros da época sobre a forma como os moradores de Belém faziam suas casas, entre estes, o mais conhecido é o do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira. Segundo ele, existiam diferentes tipos de moradias na cidade de Belém, sendo comum as casas serem térreas ou quase térreas, “porque suposto levantão algum pouco do nível da terra, poucas são assoalhadas e muito poucas se guarnecem de parede de pedra e cal”.⁴⁹⁴ Segundo o naturalista, o método de se erguer casas na cidade era “levantarem os [es]teios, que de ordinário são de acapu, ou sucupira, e as extremidades fincam na terra”.⁴⁹⁵ Adverte Ferreira que, “ao invés de pregarem os caibros que atravessam para fazerem o engradamento, atam-nos com o timbó-titica, e sem adubarem com o tijuco, nem muitas vezes fazerem uso de colher e trolha, mesmo com as mãos vão embuçando o frontal”.⁴⁹⁶

A descrição do naturalista baiano, todavia, explicita também outro tipo de construção de casas, quais seriam a representação de moradias das pessoas mais abastadas da cidade. Segundo ele,

Há, contudo, bastante moradores de casas levantadas, umas com ombreiras e mais ornatos nas portas e janelas feitas de madeira pintadas, e outras de tijolo de areia e cal, que finge pedra. O palácio é grande e forte, e bem repartido; das casas modernas são as melhores: a de Manoel Raimundo Alves da Cunha, à esquina do Largo das Mercês. A de Antônio de Sousa Azevedo, vulgarmente chamada palacinho, a de João Manoel Rodrigues, a de Feliciano José Gonçalves, no princípio da rua da Cadeia, e no fim dela do mesmo lado, a de João Ferreira Matos.⁴⁹⁷

Lançando-se decididamente pela Campina, as ruas e praças desta parte da cidade foram sendo ocupadas pela edificação de novas igrejas, como a Catedral da Sé, que teve sua construção iniciada em 1748 e atravessou meados do século até 1755; a igreja de Santana, construída em 1761, o término da obra da cadeia e a expressiva obra de construção do Palácio do Governo, erguido em substituição da Casa da Residência, que estava em ruína.⁴⁹⁸ Também é da segunda metade do século XVIII a construção da primeira ermida no sítio de Nazaré, em 1774, para onde o povo começou a fazer romarias

⁴⁹³ CRUZ, Ernesto. **História do Pará**, vol. 01.

⁴⁹⁴ FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Miscelânea histórica para servir de explicação ao prospecto da cidade do Pará**. Belém, 19/09/1784. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. V. 03. p. 11.

⁴⁹⁵ Idem. Ibidem.

⁴⁹⁶ Idem. Ibidem.

⁴⁹⁷ Idem. Ibidem. p. 12.

⁴⁹⁸ PENTEADO, Antônio Rocha. **Belém do Pará**, das origens aos fins do século XVIII. p. 42. Disponível em <https://www.revistas.usp.br/rieb/article/download/45666/49263>

anuais, surgindo outras rocinhas nesse rumo, assim como muitas habitações isoladas nas matas.⁴⁹⁹

Do ponto de vista comercial, Belém se tornara uma grande praça exportadora dos produtos, aumentava sua área urbana, mas, ainda assim, continuava sendo uma cidade fluida, de constantes mobilidades, de muitas idas e vindas, embarques e desembarques. Isso tinha um impacto principalmente na dinâmica populacional da cidade. Tentativas de contagem da população do Grão-Pará e do Maranhão são registradas pelo menos desde o início do século XVIII,⁵⁰⁰ todavia, até a década de 1760 não há muitos registros para se calcular a população da região.

Em 1765, uma lista compilada a partir dos róis de confessados pelo vigário capitular Giraldo José de Abranches relaciona a população “confessa” de 61 freguesias,⁵⁰¹ relacionando os habitantes apenas entre “menores” e “maiores”, referindo-se à idade de comunhão (podiam comungar mulheres maiores de 12 anos de idade e homens maiores de 14 anos).⁵⁰²

Somente a partir das últimas décadas do século XVIII é que vamos encontrar registros demográficos mais padronizados e seriados nos mapas populacionais das décadas de 1770 e 1780. Ainda que ponderando os limites das informações registradas nesses mapas, já apontadas por vários pesquisadores que analisaram essa documentação, eles são as fontes mais conhecida até aqui de acesso aos números populacionais da época.

⁴⁹⁹ Idem. *Ibidem*.

⁵⁰⁰ CARTA do Bispo do Pará, [D. fr. Bartolomeu do Pilar], para o rei [D. João V], sobre uma lista que elaborou com o número total de habitantes que compõem o seu bispado, datado de 14 de setembro de 1728. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 11, documento 973; OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre a ordem recebida para a realização um censo estatístico dos rios, lugares e povoações daquele Bispado, datado de 9 de novembro de 1756. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 41, documento 3800; OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre o atraso na entrega da relação dos lugares, povoações e freguesias pertencentes ao bispado do Pará, datado de 28 de novembro de 1757. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 43, documento 3916.

⁵⁰¹ Lista das igrejas, paróquias, freguesias e povoações desta capitania do Grão-Pará e das pessoas maiores e menores que respectivamente tem, segundo os róis dos confessados. Anexo ao OFÍCIO do administrador do bispado do Pará, Giraldo José de Abranches, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 30 de novembro de 1765. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 58, documento 5242.

⁵⁰² FONSECA, André Augusto da. *Op. cit.* p. 445.

Tabela 3: População total da cidade do Pará (1756-1785)

Ano	Freguesia da Sé	Freguesia da Campina	Mazaganistas ainda existentes na cidade	Total
1756	3.775	4.139		7.914
1773	5.201	5.271	1.325	11.797
1774	5.201	4.499	1.076	10.776
1775	5.405	4.221	812	10.438
1776	5.410	4.681	343	10.434
1777	4.612	3.416	308	8.336
1778	4.677	4.030	329	9.036
1779	4.943	4.030	367	9.340
1783	5.627	4.030	367	10.024
1785	5.712	6.577		12.289

Fonte: Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino, documentos 5242, 6100, 6252, 6256, 6368, 6940, 7509.

É possível observar pelos dados apresentados, o já citado dinamismo populacional da cidade de Belém naquele contexto, com números que flutuaram ao longo do período, registrando um crescimento observado no intervalo de 1756 aos primeiros anos da década de 1770, seguindo com discreta variação nos anos de 1774, 1775 e 1776, sofrendo acentuada queda em 1777, novamente registrando escala crescente a partir do ano seguinte, tendo um crescimento acentuado no último registro da série, no ano de 1785.

Fazendo uma análise qualitativa dos dados apresentados é necessário pontuarmos algumas questões. No que se refere ao registro populacional de 1756 (7.914 habitantes), o número representa somente aqueles moradores em idade de comunhão, excluindo da contagem as crianças menores de sete anos. De acordo com Dauril Alden, nos “censos” ou mapas de população da América portuguesa em que pessoas de todas as idades eram contadas, as crianças de sete anos ou menos correspondiam em média a 11,75% da população total.⁵⁰³ Se considerarmos essa informação chegaríamos ao total de aproximadamente 8.843 habitantes.

O decréscimo em relação ao ano anterior verificado no ano de 1774 pode ser explicado pelo crescimento vegetativo que foi negativo neste ano, ou seja, o número de mortes foi superior ao número de nascimentos e principalmente pela mobilidade espacial

⁵⁰³ Alden, Dauril. The population of Brazil in the late eighteenth century. The Hispanic American Historical Review, n. 43, p. 191. Apud. FONSECA, André Augusto da. Op. cit. p. 446.

dos habitantes, havendo um número expressivamente maior de saídas do que entradas de pessoas na cidade.⁵⁰⁴

Os anos de 1775 e 1776 foram impactados principalmente pelo fluxo populacional dos mazaganistas que deixavam Belém em direção ao interior do Estado, onde deveriam se fixar. Ainda assim, houve uma diminuição significativa dos indicadores de crescimento vegetativo e de saídas da cidade, contribuindo para o quadro apresentado de estabilidade demográfica.⁵⁰⁵

A queda brusca no crescimento vegetativo da população observado a partir do mapa populacional de 1777 se relaciona com o alto índice de mortalidade entre os habitantes de Belém. Foram registradas 1.040 mortes entre os indivíduos livres e 619 mortes entre os cativos da cidade, totalizando 1.659 mortes entre os moradores da cidade.⁵⁰⁶ A hipótese mais aceita até aqui é que essa alta taxa de mortalidade esteja ligada diretamente a “lamentável epidemia de perniciosíssimas bexigas”,⁵⁰⁷ que se alastrou na cidade em 1776.⁵⁰⁸

O bispo do Pará, D. fr. João Evangelista Pereira da Silva, em correspondência para o secretário de Estado dos Negócios do Reino, visconde de Vila Nova de Cerveira, lamentava a morte de “mais de mil e tantas pessoas”⁵⁰⁹ na cidade de Belém. O bispo chamava atenção também para a necessidade de construção de um cemitério nos arredores de Belém e ainda que nos mesmos se deveriam “cercarem de paus a roda”,⁵¹⁰ para se evitar que animais desenterrassem os corpos.

A preocupação do bispo em dar uma destinação adequada para os mortos tinha a haver com o imaginário cristão acerca da morte, mas também, com uma medida de

⁵⁰⁴ PALHA, Bárbara da Fonseca. Op. Cit. p. 130.

⁵⁰⁵ Idem. Ibidem. p. 135.

⁵⁰⁶ MAPA dos habitantes e fogos existentes em todas as freguesias e povoações as capitanias do Estado do Pará e Rio Negro a 1 de Janeiro de 1777, datado de 1 de janeiro de 1777. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 76, documento 6368.

⁵⁰⁷ Ofício do governador e capitão general do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 4 de novembro de 1776. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 76, documento 6350.

⁵⁰⁸ Sobre o impacto das epidemias na dinâmica populacional no Grão-Pará do setecentos ver: MARTINS, Roberta Sauaia. Do sarampão as perniciosíssimas bexigas: Epidemias no Grão-Pará Setecentista (1748-1800). **Anais do XIX Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, ABEP, realizado em São Pedro/SP – Brasil, de 24 a 28 de novembro de 2014.

⁵⁰⁹ Ofício do bispo do Pará, D. fr. João Evangelista Pereira da Silva, para o secretário de Estado dos Negócios do Reino, visconde de Vila Nova de Cerveira, D. Tomás Xavier de Lima Vasconcelos Brito Nogueira Teles da Silva, sobre a necessidade de se construir um cemitério na vizinhança da cidade de Belém do Pará, em virtude do elevado número de pessoas falecidas devido a uma epidemia de bexigas, informando que apenas benzeria o novo cemitério depois de ele se encontrar cercado por um muro, datado de 15 de setembro de 1777. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 77, documento 6449.

⁵¹⁰ Idem.

contenção do surto epidêmico. Em meio às repetidas epidemias que assolavam a população, várias obras foram implementadas visando a salubridade da cidade e a saúde da população, tais como drenagem de áreas alagadiças na cidade, construção de hospitais para tratamento de doentes. Alexandre Rodrigues Ferreira relata que estava sendo construído o Hospital da Caridade, com fundos de doações públicas, para atender aos pobres da cidade.⁵¹¹ Também nesse período foi estabelecido o Hospital Real Militar, em uma casa adquirida pela Fazenda Real e reformada a partir do projeto do arquiteto Antônio Landi, com o objetivo de atender a demanda médica dos militares.⁵¹²

Antônio Landi esteve envolvido em diversos projetos arquitetônicos em Belém na segunda metade do século XVIII. Como explicita Larissa Corrêa Acatauassú Nunes,

Durante a sua permanência em Belém, Landi presenciou a administração de diversos governadores de Estado que constantemente requisitaram seus trabalhos de arquiteto e “quadrista” e projetou obras de diversas naturezas, tanto para a capital quanto para o interior da Amazônia. Estas obras incluíam projetos de arquitetura, urbanismo, retábulos, púlpitos, pinturas de “quadristas”, construções efêmeras entre outros. Em Belém, foi o responsável por obras civis, religiosas e oficiais, consideradas hoje em dia como um rico acervo Arquitetônico do século XVIII.⁵¹³

A passagem do arquiteto italiano contratado pela Coroa por Belém e outras vilas da capitania movimentou as construções urbanísticas da época. Autores que se dedicam a pesquisar as obras de Landi no Pará costumam utilizar como evidências do trabalho do arquiteto desenhos assinados ou ainda obras com semelhantes traçados ou na decoração arquitetônica.⁵¹⁴ Dentre seus trabalhos de mais expressividade podemos citar o projeto urbanístico para a vila de Chaves no Marajó, sobrados na cidade de Belém, a adaptação do sobrado para servir de Hospital Militar, o Quartel de Soldados, o Armazém das Armas, instalações para a Companhia Geral de Comércio, o novo Palácio da Residência dos Governadores, porém, a maior parte dos seus projetos foi no campo da arquitetura religiosa.⁵¹⁵

Investigando as estruturas de cobertura na arquitetura religiosa de Landi em Belém, Larissa Acatauassú identifica algumas igrejas na cidade que indicam a intervenção de Landi, tais como: igreja de Nossa Senhora do Carmo, igreja da Ordem

⁵¹¹ FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Miscelânea histórica para servir de explicação ao prospecto da cidade de Belém do Grão-Pará**. 1784.

⁵¹² PATACA, Ermelinda Moutinho. **Entre a engenharia militar e a arquitetura médica**: representações de Alexandre Rodrigues Ferreira sobre a cidade de Belém no final do século XVIII. Op. Cit. p. 101.

⁵¹³ NUNES, Larissa Corrêa Acatauassú. Op. cit. p. 33.

⁵¹⁴ Idem. p. 34.

⁵¹⁵ Idem. *ibidem*.

Terceira do Carmo, projeto de conclusão da Catedral de Belém, igreja das Mercês, igreja do Rosário, capela Pombo, capela de Santa Rita, capela do Murutucu. No interior da capitania também encontramos traços do arquiteto nos projetos da Matriz da Vila Viçosa de Cametá, de Santana do Gurupá e de Santana de Igarapé-Mirim, que, posteriormente, serviriam de modelo para outras paróquias da Amazônia.⁵¹⁶

No início da colonização, com a necessidade de erguer construções rápidas e a abundância de madeiras e barro na região influenciaram as construções com esses elementos. As primeiras construções religiosas foram erguidas em madeira e barro e cobertas com palha e mesmo com a introdução de pedras nas construções e reformas posteriores, muita madeira ainda era utilizada, principalmente na estrutura das coberturas dos edifícios.⁵¹⁷

Como demonstrado, a madeira continuava sendo um elemento largamente utilizado no processo de urbanização verificado na capitania do Pará, a partir de meados do século XVIII. Além da capital, esse processo reverberou também no processo de expansão para o interior, com o estabelecimento de novas vilas e incentivo ao aumento no povoamento das existentes, como veremos no item que segue.

5.2. A barreira deste Estado: vilas e lugares na capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII

Em novembro de 1751, o Provedor da fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, escrevia para a Corte sobre as despesas feitas com a chegada dos casais das ilhas dos Açores para povoar o interior da capitania.⁵¹⁸ Essa era a primeira de três viagens feitas pelo navio Nossa Senhora da Piedade e São Francisco de Paula, destinadas a fazer o transporte de açorianos para “povoar o interior da capitania”, nos anos de 1751, 1752 e 1754.⁵¹⁹

⁵¹⁶ Idem. p. 35.

⁵¹⁷ Sobre isso ver: BAZIN, Germain. **A arquitetura religiosa barroca no Brasil: estudo histórico e morfológico**. Revisão técnica e atualização: Mário Barata. Rio de Janeiro: Record, 1956, v. 1. NUNES, Larissa Corrêa Acatauassú. **Estruturas de cobertura na arquitetura religiosa de Landi em Belém – PA**. Op. Cit.

⁵¹⁸ CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei [D. José], sobre as despesas obtidas com a chegada de casais das Ilhas dos Açores para povoar o interior da Capitania, datado de 21 de novembro de 1751. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 32, documento 3065.

⁵¹⁹ Idem.

A chegada desses açorianos na capitania do Pará estava associada à política urbanizadora levada a cabo na segunda metade do século XVIII, principalmente potencializada após a assinatura do Tratado de Madri, que determinava a ocupação efetiva do território para garantir sua posse. Tal necessidade levou a Coroa portuguesa a criar estratégias de ocupar com seus súditos o território estabelecido no Tratado e, para isso, formulou e/ou reformulou normas e diretrizes para orientar os administradores coloniais nesse processo.

Importante destacar que o arquipélago dos Açores representou uma das rotas principais de conexão da Amazônia colonial com o Atlântico, desde o século XVII. Segundo Rafael Chambouleyron, diferente de outras regiões da América portuguesa, a Amazônia Colonial concentrava suas rotas pelo chamado Atlântico equatorial e também no Atlântico norte, sendo os arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde os principais entrepostos para a navegação com o Reino, servindo de centros fornecedores de gente para o povoamento da capitania, fossem eles lavradores, escravizados ou soldados.⁵²⁰ Na segunda metade do século XVIII, novamente essa rota irá ser movimentada com a migração de centenas de pessoas que iriam ajudar a Coroa portuguesa a estabelecer e potencializar o desenvolvimento de vilas no interior da capitania do Grão-Pará, no sentido de fortalecer a proteção de regiões estratégicas e com potencial interesse de outras nações.

Como estratégia de proteção, a administração lusa concentrou sua ação urbanizadora próxima da costa, na região fronteira do Cabo Norte, representadas pelas vilas de São José de Macapá, a vila Vistosa de Madre de Deus e a vila de Mazagão. O estabelecimento dessas vilas deveria estabelecer uma barreira de proteção da foz do rio Amazonas e defender os caminhos que levassem ao interior da costa setentrional do Grão-Pará em direção ao rio Araguari, que, para autoridades coloniais como o governador Francisco de Souza Coutinho, era o maior interesse do governo de Caiena.⁵²¹

⁵²⁰ Sobre a experiência das rotas atlânticas para o povoamento do estado do Maranhão no século XVII ver: CHAMBOULEYRON, Rafael. A Amazônia Colonial e as Ilhas Atlânticas. **Canoa do Tempo** - Revista do Prog. Pós-Graduação de História, Manaus v. 2, n. 1, jan./dez. 2008.

⁵²¹ COSTA, Paulo Marcelo Cambraia da. De mãos dadas pela foz do rio Amazonas: vilas e povoamentos na costa setentrional do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII. **Revista Escritas do Tempo** – vol. 1, n. 1, mar-jun/2019, p. 118.

Imagem 10: Carta da Bahia de Macapá no ano de 1800



Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

Nas instruções régias recebidas por Mendonça Furtado constavam as seguintes determinações:

Recomendo-vos muito a extensão da cultura e povoação de todo este governo, conforme a oportunidade e ocasião que tiverdes para esse efeito, porém mais particularmente vos encarrego de povoardes o distrito do rio Mearim, que fui servido mandar aldear por resolução de 7 de fevereiro do ano passado, e também especialmente as missões do Cabo Norte, onde cuidareis logo em estabelecer não só povoações, mas também defesa para fazer a barreira deste estado por esta parte, evitando por esta forma as desordens e conquistas que por esta parte lhe podem fazer os franceses e holandeses, para cujo fim mandareis missionários, executando-se sem demora nem admitir escusa a resolução que fui servido tomar a este respeito em 23 de julho de 1748.⁵²²

Vejamos como “*a defesa do estado*” era preocupação central na política de povoamento da Coroa Portuguesa. Nesse sentido, a “barreira” que devia ser erguida podia ser representada tanto pelos fortes e fortalezas construídos na região, quanto pelas “barreiras populacionais”, representadas pelas vilas que iam sendo erguidas na capitania.

Entendendo que as populações indígenas eram imprescindíveis para a efetiva ocupação do território, Mendonça Furtado capitaneou uma série de medidas baseadas no

⁵²² Instruções régias públicas e secretas, para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Capitão-general do Estado do Pará e Maranhão. In. AZEVEDO, João Lúcio de. **Os Jesuítas no Grão-Pará: suas Missões e Colonização**, p. 352.

Directório que se deve observar nas povoações dos índios do Pará e Maranhão, no sentido de cooptar as populações indígenas para o processo de colonização lusa na região. Determinava o Diretório que as antigas aldeias missionárias, onde os religiosos mantinham aldeados os indígenas, fossem transformadas em vilas e lugares,⁵²³ sendo as vilas administradas por um diretor leigo, nomeado pelo governador do Estado, e os lugares pelo *principal* daquele povo.

De acordo com o entendimento dos administradores que elaboraram o Diretório, a série de normas que integrava o documento deveria servir para livrar os indígenas da “...lastimosa rusticidade e ignorância com que até agora foram educados”.⁵²⁴ Se por um lado, a legislação propunha extinguir as distinções entre brancos e índios, considerando “entre os meios, mais proporcionados para se conseguir tão virtuoso, útil e santo fim [...] que procurar por via de casamentos esta importantíssima união”.⁵²⁵ Por outro, deixava claro para que lado essa “união” deveria caminhar, por exemplo, estabelecendo a obrigatoriedade do uso da língua portuguesa, o batismo dos indígenas com nomes e sobrenomes portugueses, bem como a renomeação das povoações, trocando as designações indígenas por topônimos portugueses.

O ato de nomear foi dimensionado e tomou uma proporção de domínio e autoridade sobre uma população que se queria cristianizada e aculturada para servir aos objetivos do colonizador.⁵²⁶ Segundo Mauro Cezar Coelho, aqueles topônimos portugueses eram também uma forma de fortalecer a relação entre a Colônia e a Metrópole.⁵²⁷ Assim, a aldeia de Parú foi renomeada de Almeirim; a aldeia de Borary passou a se chamar Alter do Chão; a vila Souza de Caeté virou Bragança; a aldeia de Maracanã virou vila de Cintra; a aldeia de Coaby foi renomeada lugar de Colares; aldeia de Piragury passou a se chamar vila de Pombal; aldeia dos Tapajós virou vila de Santarém etc.

⁵²³ De acordo com Eliana Ramos Ferreira, as vilas eram unidades de povoamento, enquanto que os lugares eram o local de arregimentação, organização e distribuição de mão de obra indígena. FERREIRA, Eliana Ramos. “Estado e administração colonial: a vila de Mazagão”. In. ACEVEDO MARIN, Rosa (org.). **A escrita da história paraense**. Belém. NAEA/UFPA. 1998.

⁵²⁴ *Directorio, que se deve observar nas povoações dos índios do Pará, e Maranhão em quanto Sua Majestade não mandar o contrário* (1758).

⁵²⁵ *Ibidem*.

⁵²⁶ DOMINGUES, Ângela. **Urbanismo e colonização na Amazônia em meados do setecentos**: a aplicação das reformas pombalinas na capitania de São José do Rio Negro. 1995. Op. cit. p. 265.

⁵²⁷ COELHO, Mauro Cezar. **Do sertão para o mar**: um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798). 2005. Op. cit. p. 201.

O governador Mendonça Furtado (1751-1759) esteve à frente da criação da maioria das vilas surgidas na segunda metade do século XVIII na capitania do Grão-Pará. Como nos informa Renata Malcher,

Em 1756, foi elevado a vila, com nome de Borba-a-Nova, o aldeamento jesuíta dos índios Trocano no rio Madeira. Era o primeiro para dar exemplo e para salvaguardar o controle do caminho fluvial do Madeira-Mamoré. Entre o final de 1757 e o início de 1758, o governador, pessoalmente procedeu a 25 elevações de aldeamentos a vilas [...] no total, entre 1754 e 1759, quando termina o governo de Mendonça Furtado, instituíram-se 40 novas vilas e 31 lugares ou freguesias.⁵²⁸

Nas novas povoações deveria ser reservada uma área para construção de duas escolas públicas, uma para os meninos, que tinha como objetivo ensinar a doutrina cristã, ler, escrever e fazer contas, e outra para as meninas, na qual além de serem instruídas na doutrina cristã, deveriam aprender a ler, escrever, fiar e fazer renda.⁵²⁹

Sobre o modo como as populações indígenas costumavam habitar, abrigando mais de uma família em suas casas, estabelece o Diretório que, “...cuidaram muito os diretores em desterrar das povoações este prejudicialíssimo abuso, persuadindo os índios que fabriquem as suas casas a imitação dos brancos”.⁵³⁰ Nesse sentido, orientava o documento que deviam “...fazer nelas diversos repartimentos, onde vivendo as famílias com separação, possam guardar, como racionais, as leis da civilidade e polícia”.⁵³¹

Reflexo da forte influência de estadistas e intelectuais lusitanos da época, cujas concepções teóricas defendiam ser possível “lapidar” o ser humano, é compreensível que o conjunto de normas estabelecidas pelo Diretório contivesse a crença de que seria a partir da educação, do trabalho e do convívio com os brancos, inclusive a partir do casamento, que os indígenas iriam alcançar a “civilidade”.

Não irei me aprofundar aqui na discussão sobre as características da política indigenista representada pelo Diretório e nem sobre os desdobramentos dessa legislação na relação entre administradores, colonos e indígenas nas vilas coloniais, tais aspectos têm sido tratados em várias passagens desse estudo, além de já ter sido discutido densa e qualitativamente pela historiografia especializada no tema.⁵³²

⁵²⁸ ARAÚJO, Renata Malcher. 2012. Op. cit. p. 54.

⁵²⁹ *Directorio, que se deve observar nas povoações dos índios do Pará, e Maranhão em quanto Sua Majestade não mandar o contrário (1758).*

⁵³⁰ *Ibidem.*

⁵³¹ *Ibidem.*

⁵³² Uma vertente importante da historiografia que versa sobre o Diretório considera o documento como continuidade e consolidação das políticas indigenistas aplicadas aos povos indígenas desde o século XVI. Exemplar nesse sentido é a obra de Rita Heloísa de Almeida, **O Diretório dos índios: um projeto de civilização no Brasil do século XVIII (1997)**. Maria Regina Celestino de Almeida apresenta análise semelhante em **Metamorfoses Indígenas: cultura e identidade nos aldeamentos indígenas do Rio de**

Cabe aqui chamar atenção para os aspectos de reorganização do território necessário para colocar em prática o que recomendava o documento. O delineamento das ruas, a construção de casas, de igrejas, de escolas, de órgãos administrativos, como casa de câmara e casa para os diretores e párocos, cadeia, entre outras obras, constam entre as constantes preocupações dos administradores coloniais.

Evidente que a uniformidade pretendida pela administração metropolitana, representada em grande medida pela organização do espaço e conseqüentemente dos povoadores que ali habitavam, passou sempre pelas ações dos indivíduos que experienciavam o processo. Mauro Cezar Coelho chama atenção para o fato de que em algumas delas se adotava uma organização que dividia espacialmente índios e não índios, e como todos passavam a maior parte do tempo em suas roças, era somente aos domingos e dias santos que os moradores mantinham uma certa convivência comum.⁵³³ Tal fator, aliado às características de constante mobilidade daquela sociedade, contribuiu para que as autoridades estivessem sempre preocupadas em destinar povoadores para colonizarem a região.

Essa preocupação se evidenciou na região do Cabo Norte. Por ser esta uma área que despertava o interesse de diversas nações europeias desde muito tempo, já que a ínfima ocupação lusa até meados do século XVIII, representada por um forte e um pequeno povoado, colocava em xeque a garantia da posse da região para a Coroa portuguesa atribuída na assinatura do Tratado de Utrech, em 1713. Mendonça Furtado chegara então com a determinação de atuar no sentido de garantir a efetiva posse do território, a partir de duas diretrizes bem definidas nas instruções: a extensão da cultura e o povoamento da região.

No entanto, seria certamente equivocado limitar a política portuguesa de efetivar a ocupação das terras do novo mundo aos motivos da experiência migratória da população açoriana, citada na abertura dessa seção, bem como dos demais sujeitos que vieram compor a leva de pessoas que ocuparam essa parte da região. Nas ilhas dos Açores, as

Janeiro (2003). Profícuas iniciativas de revelar perspectivas da história indígena a partir das inflexões decorrentes da implantação do Diretório são apresentadas em trabalhos como **Os vassallos d'El Rey nos confins da Amazônia** – a colonização da Amazônia Ocidental – 1750-1798 (1992), de Maria Regina Celestino de Almeida; **Espelhos partidos**: etnia, legislação e desigualdade na Colônia. Sertões do Grão-Pará (1755-1823) (2001), da historiadora Patrícia Sampaio; “**Do sertão para o mar**: um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)”, tese de doutoramento do historiador Mauro Cezar Coelho, em 2005; **Tramas do Cotidiano**: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos – Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina, trabalho de doutoramento do historiador José Alves de Souza Junior, no ano de 2009.

⁵³³ COELHO, Mauro Cezar. “**Do sertão para o mar**: um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)”. 2005. Op. cit. p. 203.

frequentes crises na produção de alimentos, períodos de seca, a infertilidade dos solos e eventos sísmicos influenciaram com que milhares de famílias decidissem deixar sua terra natal e partissem em busca de melhores condições de vida. Assim, a instabilidade do território, aliado a estratégias individuais, familiares e interesses estatais de povoamento e defesa de outras partes do império português, criou um cenário propício à migração na ilha.⁵³⁴

Também nos chama atenção muito assertivamente o historiador Antônio Otaviano Vieira sobre o cuidado com análises generalizantes sobre a experiência migratória desses sujeitos. Em estudo dedicado especificamente ao processo migratório de um grupo de açorianos que desembarcou em Belém nos anos de 1751 e 1752, o historiador destaca que tais carregamentos eram compostos de pessoas oriundas exclusivamente da ilha Graciosa, cujos administradores envolvidos no processo de imigração insistem em relatar a condição de precariedade dos moradores que viviam na ilha. Ainda assim, os administradores tiveram que enfrentar a recusa e várias desistências das pessoas ao embarque, o que nos leva a analisar para além do aspecto econômico no ato de migrar e observar que deixar o local onde se vive também implica olhar para laços familiares, de amizade e tantos outros aspectos envolvidos nesse processo.⁵³⁵

As desistências e falta de interesse dos ilhéus em embarcarem nas expedições rumo as colônias luso americanas foram se tornando um problema mais contundente para as autoridades responsáveis pelo embarque administrarem. Assim, a terceira viagem projetada para acontecer no ano de 1753 teve que ser adiada, devido aos problemas enfrentados com a falta de pessoal interessado na viagem e com as constantes deserções. Os administradores tiveram então que ampliar o alistamento para outras ilhas e aceitar o alistamento individual.⁵³⁶

Vencida essa etapa da partida, aportaram no porto de Belém nos anos de 1751 e 1752, os dois primeiros carregamentos com as famílias de açorianos da ilha Graciosa. Diferente da maior parte da migração para a América portuguesa, caracterizada por indivíduos masculinos, solteiros e desacompanhados, a migração de açorianos era, em sua maior parte, composta por “casais”. “Casais” era o termo utilizado para classificar os grupos de imigrantes açorianos para o embarque, prática que também foi mantida para

⁵³⁴ VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano. Dona Maria Gil e família: possibilidades e imigração entre Açores e o Grão-Pará do século XVIII. *Acervo*. Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, p. 87-104, jan./jun. 2017, p. 88.

⁵³⁵ Idem. *ibidem*.

⁵³⁶ *Ibidem*. p. 91.

orientar a sua fixação nas regiões de chegada.⁵³⁷ Todavia, naquele contexto, a classificação “casais” não se referia exclusivamente a marido e mulher, na prática, o termo extrapolava esse limite e se referia a todas as pessoas que compunham o grupo agregado a estes sujeitos no alistamento, quer fosse membro da família ou não, estes últimos classificados como fâmulos ou companhias.⁵³⁸

De acordo com uma carta do governador do Estado, de 19 de dezembro de 1751, naquele dia partiu uma das expedições da cidade de Belém para fundar a nova povoação de São José de Macapá, a carregação era composta de 68 pessoas que iriam se juntar às que já estavam na região, somando um total de 302 povoadores vindos das ilhas dos Açores, restando aproximadamente 200 para serem enviados.⁵³⁹

Em carta de janeiro do ano seguinte, o governador detalha como conduziu o processo de formação do povoado. Segundo ele, quando chegou para assumir o governo do Estado, já encontrou aportado o navio com as pessoas para servirem no povoamento da região e que manteve os valores de ajuda de custo às famílias estabelecidos pelo governo anterior. Também relata que não conseguiu enviá-los imediatamente para seus destinos, devido principalmente a falta de canoas e de indígenas para remarem as embarcações que deveriam fazer o transporte dessas pessoas até os sítios em que habitariam. Na manutenção das canoas, o governador contou com a abundância de madeiras da região, que foram suficientes para todas as obras que se precisou nas embarcações que fizeram a expedição.⁵⁴⁰

O transporte dos açorianos para a vila de Macapá foi efetivado em várias expedições entre novembro de 1751 e janeiro de 1752, sendo enviados também para acompanhar a instalação dos moradores um pároco e um cirurgião. João Batista de Oliveira, que havia servido na Fortaleza de Gurupá, foi nomeado comandante interino daqueles moradores, auxiliado por 37 soldados e 1 ajudante.⁵⁴¹ O governador se mostrava animado com o empreendimento, segundo ele,

Aquela Povoação se fundou com a denominação, por ora, de S. José de Macapá, enquanto S. Maj. não servido declarar se quer seja Cidade ou Vila, e o nome que deve ter. A mim me parecia que com o grande estabelecimento que tem a podia S. Maj. fazer cidade, porque de primeiros povoadores há de ter perto de 600 pessoas brancas que, certamente, sem mescla, não as tem

⁵³⁷ Idem. Ibidem. p. 88.

⁵³⁸ Ibidem. p. 92.

⁵³⁹ MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **Amazônia na Era Pombalina**. Vol 1. pp. 174-175.

⁵⁴⁰ Idem. vol 2, p. 552.

⁵⁴¹ Idem. vol 1, pp. 279-280.

De acordo com o levantamento acima demonstrado, realizado no bojo da viagem que fez, em 1773, o governador Pereira Caldas na companhia de engenheiros para avaliar o estado da construção da fortaleza que se estava construindo em Macapá, a vila possuía 265 moradias e um total de 1307 moradores, sendo 986 livres e 321 cativos, ou seja, as pessoas em situação de cativo representavam o equivalente à aproximadamente 25%. Já, em 1777, o número total de habitantes de acordo com o Mapa populacional daquele ano era de 1760, sendo 1156 livres e 604 escravizados, estes últimos representando um percentual aproximado de 52% da população total.⁵⁴⁶

O acelerado crescimento do percentual de cativos em Macapá pode ser explicado, principalmente, pela construção da Fortaleza (1764 a 1782) que “...já demonstrava ser o maior investimento da Coroa portuguesa na construção de fortificação do Vale Amazônico”.⁵⁴⁷ Bem como, da necessidade dessa mão de obra para trabalhar nas culturas dos moradores.

São José de Macapá representou um importante empreendimento urbano da administração pombalina na Amazônia. O processo capitaneado pelo governo de Mendonça Furtado serviria como modelo que representaria o projeto administrativo e político do seu governo, tendo como pano de fundo a necessidade de legitimar o discurso da posse e de poder da Coroa portuguesa sobre o território.

Mas, nem sempre as coisas se efetivavam de acordo com os planos da administração portuguesa. O número estipulado no contrato de mil pessoas não foi possível atingir nas duas viagens de 1751 e 1752, sendo necessário organizar uma terceira viagem, planejada inicialmente para ocorrer em 1753. Todavia, ficava cada vez mais difícil encontrar pessoas que tivessem interesse em se aventurar nas incertezas que envolviam embarcar para a América. Assim, a viagem só se efetivou em 1754 e terminou de forma trágica com um naufrágio nas proximidades da ilha de Joanes, que ceifou a vida de 38 pessoas brancas, entre homens mulheres e crianças e 2 pretos; conseguiram escapar com vida 36 pessoas das famílias açorianas e toda a tripulação do navio.⁵⁴⁸

O grupo sobrevivente era formado por 5 casais⁵⁴⁹ – Francisco Vieira e sua mulher Maria de São José de Gusmão; Manoel de Aguiar e sua mulher Maria Antônia; Simão

⁵⁴⁶ Mapas anuais da população das capitanias do estado do Pará e Rio negro de 1778 a 1781.

⁵⁴⁷ COSTA, Marcelo da. Op. cit. p. 123.

⁵⁴⁸ MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **Amazônia na Era Pombalina**. Vol 1, p. 235.

⁵⁴⁹ Aqui consideramos “casais” no sentido de “par formado pelos cônjuges”.

Nunes, sua mulher Maria Rosa e seus 2 filhos José e Maria (ambos na faixa entre 3 e 10 anos); Manoel Pacheco e sua mulher Izabel do Rosário; Francisco Martins de Avila e sua mulher Antônia Feliciano. Entre os casais sobreviventes, somente 1 foi registrado com filhos. A terceira criança na faixa etária entre 3 e 10 anos era Vitorino, registrado juntamente com seu pai Manoel Gonçalves e sua irmã Maria, não sendo possível apurar se eles embarcaram somente com o pai ou se perderam a mãe no trágico acidente. Um terceiro grupo era formado por nomes registrados individualmente, eram eles: José Martins, João Martins, Manoel Rodrigues Homem, Pedro Homem, Simão José, José Gonçalves, Manoel Gonçalves, José Cardoso, Antônio Pereira, Manoel Pereira, Silvestre Dutra, Manoel David, Matheus Cardoso, Rosa Maria, Luiza de São Francisco, Maria Ignácia, Josepha de Santo Antônio, Antônia Maria, Tereza de Jesus, Rosa Maria e Antônio Leal.⁵⁵⁰

O trágico episódio lança luz sobre as incertezas e perigos que envolvia a saída dos diversos grupo de pessoas que aportaram em Belém no período colonial, debaixo dos incentivos da política lisboeta de povoamento e colonização de sua conquista americana. As crianças Maria, José e Vitorino, juntamente com as outras 33 pessoas sobreviventes do naufrágio do navio Nossa Senhora de Paula, chegaram à Belém, dependendo sobremaneira dos incentivos prometidos pela Coroa portuguesa para se estabelecerem nas novas terras.

Além da vila de São José de Macapá, o grupo de açorianos que desembarcou em Belém nos anos de 1751, 1752 e os sobreviventes de 1754 também foram essenciais para os planos de urbanização da capitania de Mendonça Furtado na fundação de outras vilas, tais como a vila de Bragança e Ourém. A primeira se tratando de uma refundação, pois a mesma havia sido fundada no século XVII pelo donatário da capitania do Caeté, Álvaro de Sousa. As sucessivas queixas sobre a decadência da vila e o interesse da Coroa nessa região, que era ponto estratégico de ligação entre a capitania do Grão-Pará e a do Maranhão, levou a Coroa a tomar posse novamente do local.⁵⁵¹

O encarregado de instalar as duas vilas foi o ouvidor João da Cruz Dinis Pinheiro, que também havia feito parte do processo de instalação da vila de Macapá. Em Macapá,

⁵⁵⁰ 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], sobre o naufrágio do navio de transporte de casais açorianos para aquela Capitania, datado de 1 de outubro de 1754. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 37, documento 3458.

⁵⁵¹ Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), documentos. 3454, 3699 e 3739.

Dinis fez a distribuição dos lotes para os moradores, sendo responsável por desenhos que representam o plano de construção da cidade. Em Bragança e Ourém, em companhia dos engenheiros militares italianos Enrico Antônio Galluzzi e Domenico Sambucetti e do astrônomo João Ângelo Bruneli, delineou o projeto da cidade e do caminho que deveria ligar por terra as duas vilas. Em correspondência do período, o ouvidor informa como trabalhou para a fundação da vila.

Para este efeito levei desta cidade [Belém] a minha custa astrólogos e engenheiro, com quem pus em execução a idéia de lhe facilitar a comunicação por terra para que se pudessem servir de bois e cavalos sem o embaraço que causa a navegação dos rios por ser toda de remo que só se faz a força de muita gente para o que lhe mandei abrir uma estrada por linha reta na distância de quatro legoas com quarenta palmos de largo, que não só pos franca a comunicação mas fez mais suave e útil por diminuir um dia dos que se gastavam embarcando. Por esta mesma estrada de uma e outra parte lhe reparti as terras que se lhe mandavam dar ficando todos, com a comodidade de terem serventia comum e tirei as madeiras que poderiam ser necessárias para a construção da Igreja, Casa da Câmara e Corpo da vila que tudo me pareceu necessário fazer se por não haver na antiga do Caeté mais que nove casas de paredes e cobertura de Palha e uma terra muito indigna que lhe servia e serve de Igreja.⁵⁵²

O trabalho de construção da vila envolvia a distribuição de lotes para os povoadores que deveriam se estabelecer no local, a preocupação com a infraestrutura de deslocamento que facilitasse o comércio e das matas que iam se derrubando se tirava as madeiras necessárias para as diversas construções que iam se erguendo no local. Anos depois, o Provedor Mor da Fazenda Real da capitania do Pará, João Inácio de Brito e Abreu, confirmava as obras efetuadas sob o comando do ouvidor João da Cruz Dinis Pinheiro.

Para a parte do Norte da mesma vila, está um pequeno canal possuindo de natureza que chamam de Igarapé que enche com as marés que divide esta vila daquela parte que algum dia foi aldeia, administrada pelos padres da Companhia (...) e hoje é uma parte da mesma vila composta de 22 moradas de casas velhas em que moram os poucos índios que se conservam naquela povoação (...). No fim, desta parte uma formosa Igreja coberta de telha com doze braços e meia de comprimento e sete e meia de largo (...) e esta Igreja serve hoje de Paróquia a toda a vila e ao lado da mesma Igreja para a parte do rio fica a casa da residência que tem largueza, não só para nela se acomodar o pároco, mas o Diretor, fazendo-se divisão tanto nas casas como nos quintais delas, ficando um e outro com acomodação para uma grande família e isso com uma pequena despesa.⁵⁵³

⁵⁵² Auto das cartas do Ouvidor geral e intendente da Capitania do Pará, João da Cruz Dinis Pinheiro, para o [secretário do Estado e Negócios Estrangeiros e da Guerra, conde de Oeiras, Sebastião José de carvalho e Melo]. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 42, documento 3838.

⁵⁵³ Ofício (cópia) do juiz de fora [e provedor da Fazenda Real da Capitania] do Pará, João Inácio de Brito e Abreu, para o Secretário de estado da Marinha e Ultramar, [Tomé Joaquim da Costa Corte Real]. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 44, documento 3987.

O registro do provedor explicita, a partir da descrição da vila de Bragança, as características do projeto urbanístico levado a cabo na capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII, representado pela fundação das vilas, as quais serviriam como consolidadoras da posse da região para a Coroa portuguesa. O estudo e detalhamento de projeto do traçado das ruas demonstra uma preocupação com a organização e “domínio” do espaço, a centralidade do templo religioso, o qual representava a permanência da importância do domínio ligado à religiosidade do colonizador, bem como a casa da residência, que representava o poder administrativo instalado efetivamente no território. Por fim, o esforço em manter a população indígena integrada às vilas coloniais na Amazônia, provavelmente fruto do que demonstrava a experiência aos colonos e administradores da indiscutível importância desses sujeitos para o processo de colonização.

Em 1759, Francisco Xavier de Mendonça Furtado deixou o governo do Estado e partiu para o Reino, assumindo no ano seguinte a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. A experiência dele quando esteve capitaneando o governo no Grão-Pará e Maranhão certamente lhe deu arcabouço para definir o destino dos moradores da praça de Mazagão na costa Africana, que, por decisão régia, deveriam abandonar a cidade fortaleza que por mais tempo permaneceu sob o domínio português no norte africano (1514 até 1769) e serem transportado para o Pará. Na carta que escreve ao governador do Pará, diz que “com estas famílias ordena El Rei Nosso Senhor que se estabeleça uma nova povoação na costa septentrional das Amazonas, para se darem as mãos com o Macapá e com Vila Vistoza”.⁵⁵⁴

Em África, a fortaleza de Mazagão havia assumido um papel estratégico de defesa e crescia de acordo com as necessidades lusitanas. A rotina dos moradores da cidade fortaleza não era fácil, tendo que conviver com constantes ataques dos chefes locais, que resistiam a invasão de seu território. A população se mantinha com a produção de grãos, frutas e completavam a dieta com alimentos que adquiriam no mar, peixes, mexilhões e lagostas. Os habitantes da região eram divididos em dois grupos: os fronteiristas, oriundos de famílias fidalgas e que permaneciam geralmente com suas famílias

⁵⁵⁴ Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Fernando da Costa de Ataíde Teive, datada de 16 de março de 1769. In. Francisco A. de Oliveira Martins, 1938. Apud. ARAÚJO. Renata Malcher de. Op. cit. p. 60.

na região por um período determinado e os moradores, que viviam na cidade de forma permanente.⁵⁵⁵

A povoação estabelecida ao longo do século XVI e XVII pela Coroa portuguesa na costa africana, com objetivo de garantir os interesses lusitanos no contexto da expansão comercial e religiosa de Portugal, sofria desde o início a resistência de grupos mulçumanos que nunca abriram mão de retomar o território invadido.⁵⁵⁶ Em meados do século XVIII, os moradores de Mazagão viram sua situação ficar ainda mais difícil. Impactados pela falta de recursos oriundos de Lisboa, devido a crise que se estabeleceu por lá pela necessidade de reconstrução da cidade dos estragos provocados pelo terremoto e pressionados pelos constantes ataques daqueles que reivindicavam seu território de volta, não houve outra alternativa aos mazaganistas do que aceitarem as ordens reais de abandonar a cidade o mais breve possível.⁵⁵⁷

Em fevereiro de 1769, partiram de Lisboa várias embarcações para auxiliarem na defesa da cidade que estava sendo severamente atacada, levando como ordem a retirada de todos os moradores, embarcando primeiro mulheres e crianças. Deveriam ser embarcadas também as imagens sagradas e os ornamentos das igrejas, além de toda artilharia contida na cidade.⁵⁵⁸ Em março de 1769, cerca de 2 mil pessoas deixavam a cidade de Mazagão e aportavam em Lisboa, de onde deveriam atravessar o Atlântico e se estabelecer na região setentrional do rio Amazonas.

A decisão de transformar os mazaganistas em colonos nas terras da América Portuguesa em parte atendia às necessidades da coroa quanto à ocupação do local e o domínio do litoral norte da Amazônia. O colono deveria ter um perfil de explorador de território, que aliasse a figura do agricultor a um soldado que defendesse as possessões coloniais. Neste último aspecto, os mazaganistas tinham uma longa experiência de luta contra o inimigo mouro e poderiam defender o local a partir de uma praça forte ali estabelecida.⁵⁵⁹

Os objetivos da Coroa pareciam bem encaminhados, os mazaganista representavam um grupo que poderia atender as expectativas lusitanas de colonizar as paragens norte de sua possessão americana como colonos agricultores e ainda que servissem como defensores da posse da Coroa portuguesa. No entanto, ao longo da transferência e do estabelecimento do grupo na capitania do Grão-Pará, os

⁵⁵⁵ ASSUNÇÃO, Paulo de. **Mazagão**: cidade em dois continentes. USTJ - arq. urb - número 2/ segundo semestre de 2009.

⁵⁵⁶ Idem. Ibidem. pp. 25 – 28.

⁵⁵⁷ Idem. Ibidem. pp. 29 – 33.

⁵⁵⁸ Idem. Ibidem. p. 34.

⁵⁵⁹ Idem. Ibidem. p. 39

administradores lusos tiveram que lidar com diversas situações que atravessavam as experiências migratórias por conta do Estado português naquele período, por exemplo, a demora em concretizar o processo, o que geralmente representava ter que gastar mais para custear as pessoas que migravam, ou ainda a resistência dos migrantes em seguirem o planejamento definido e seguindo suas próprias impressões e decisões sobre o destino traçado para suas vidas.

A estadia dos mazaganistas em Lisboa demorou quase oito meses antes de embarcarem para o Pará, o que exigiu que a Coroa portuguesa arcasse com o sustento do grupo por todo esse período. Além disso, a estadia em Lisboa fez com que esses sujeitos fossem elaborando suas próprias impressões acerca do que fora projetado para eles, fazendo que muitos decidissem desistir da empreitada. Alguns acabaram sendo capturados e enviados à revelia de suas vontades. Em setembro de 1769, o grupo finalmente embarcou para o Grão-Pará em navios da Companhia de Comércio.

A chegada de um número grande de pessoas à cidade de Belém exigiu que o governador tomasse várias medidas para acomodar e alimentar o grupo até o momento em que fossem transferidos para o local onde ajudariam a formar o povoado na vila Nova de Mazagão. Os povoadores recebiam diariamente uma ração com farinha, arroz, peixe e carne seca, além de terem direito também do pagamento da segunda parte do acordo firmado com a Coroa, que estrategicamente ordenou que fosse efetivado de forma parcelada, no intuito de incentivar a permanência dos novos povoadores na região.

O lugar definido para instalar os novos moradores era o local onde estava situada uma pequena povoação denominada Lugar de Santa Ana do rio Mutuacá. De acordo com Renata Malcher de Araújo, o povoado de Santana teve origem em 1753, a partir de um frustrado descimento de índios feito pelo capitão Francisco Portilho. Segundo registrou a autora, Portilho “resgatara” 500 indígenas com intuito de os vender como escravos em Macapá, no entanto, impedido pelo governador Mendonça Furtado de concretizar o negócio, foi fundada uma povoação com os indígenas capturados, inicialmente na ilha de Santana, em seguida o povoado foi transferido para as margens do rio Anapecuru e pela terceira vez transferido e estabelecido no rio Mutuacá, em 1769, no mesmo ano em que se ordenou transformar o povoado na vila que iria abrigar os antigos moradores da cidade fortaleza.⁵⁶⁰

⁵⁶⁰ ARAUJO, Renata Malcher de. Op. cit. p. 60.

Mas, a estadia dos mazaganistas em Belém se deu por mais tempo do que o previsto, sendo registrada a presença de mais de 300 deles em Belém mesmo depois de passada mais de uma década da chegada deles à cidade.⁵⁶¹ Sobre as obras na vila, o governador Pereira Caldas relatava ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, em 1773, que

O que se tem obrado em semelhante objecto que precisamente tem obrigado e obrigará ainda a despeza grande da Fazenda Real. Faltando fazer uma quantidade de moradas de casa, para prehencherse o numero de quinhentas ou mais que se precisão para acomodar toda a gente, pois ainda aqui estão duas partes dela, que em alugueres da casa, sustento e hospital, motivão outro desembolso desproporcionado aos rendimentos do Estado, e aos socorros que a eles se destinão, havendo mais a despesa do transporte e a de continuar por um ano o sustento das famílias (...) E por isso se a Sua Majestade parecesse conveniente, se poderia facilitar a esta gente a liberdade de se estabelecer, a que quisesse por onde, dentro dessa capitania.⁵⁶²

O relato do governador explicita os desafios que os administradores enfrentavam para concretizar os planos de colonizar as conquistas lusitanas, por várias vezes tendo que lidar com as dificuldades em manter os recursos necessários para patrocinar as iniciativas de colonização, como se queixa o governador ao secretário de Estado no Reino. O governador chega a sugerir que se permitisse que os mazaganistas tivessem a liberdade de se estabelecer onde quisessem, o que para ele significava isentar o Estado da obrigação de manter o sustento daquelas pessoas.

Na mesma correspondência, o governador enviava uma lista elaborada pelo comandante da vila de Mazagão, Manoel da Gama Lobo de Almada, onde ele registrava as pessoas que trabalhavam nas obras executadas na vila. Eram elas 14 militares, 3 oficiais da Fazenda Real e 202 operários, empregados nos ofícios de carpinteiros, pedreiros, ferreiros, serradores e carregadores, sendo 122 trabalhadores indígenas, que como de costume eram registrados separadamente dos operários “oficiais”, ainda que já tenha sido evidenciado por várias pesquisas que eles também desempenharam várias dessas funções.

⁵⁶¹ Vide tabela 3.

⁵⁶² 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, remetendo a relação das pessoas empregadas nas obras de vila [Nova] de Mazagão e a relação do número de casas construídas e a construir, as casas habitadas e o hospital, bem como os trabalhos de defesa e fortificação da Praça e Barreira de São José do Macapá, datado de 5 de janeiro de 1733. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 69, documento 5933.

oriundos de degredos constituía uma das causas da ruína da vila, ajuizando que aqueles moradores “...tão bem não são de grandes esperanças para o adiantamento daquele estabelecimento”.⁵⁶⁵

Todavia, em que pese a opinião do governador em atribuir a origem “questionável” dos moradores da vila de Vistosa o motivo da ruína, uma carta redigida pelo administrador da vila, informa sobre outros motivos que contribuíram para as dificuldades enfrentadas pelos moradores. O primeiro fator que ele chama atenção é para a deterioração das casas, creditando à falta de cuidado na escolha das madeiras o motivo para que as mesmas logo se arruinassem, informando que tem escolhido melhor a qualidade das madeiras empregadas na reforma das casas, utilizando a madeira de acapu com intervalos de pedras no intuito de durarem mais tempo.⁵⁶⁶

Se queixa também da constante falta de trabalhadores indígenas, pois, dos quarenta e oito índios que tem direito a receber para o trabalho, nunca estiveram mais que vinte, atribuindo a isto principalmente o fato de “...há quatorze meses não ter tido socorro algum para os operários, motivo por que fogem todos”.⁵⁶⁷ A falta dos indígenas também era a razão pela qual faltava farinha na vila, pois, sem a participação desses sujeitos não se conseguia fazer as roças necessária no tempo certo.⁵⁶⁸

Segundo dizia o administrador, “...os mesmos povoadores vendo que as terras não lhe dão os principais efeitos de farinha, feijão e algodão, já cansados de trabalhar sem utilidade (muitos) tem desertado dessa vila”.⁵⁶⁹ Acompanha na correspondência a relação das pessoas que haviam desertado. Denuncia ainda a falta de canoa grande para conduzir as madeiras e as palhas necessárias para a construção e reforma das casas, a falta de sal para salgar o peixe e a deserção de soldados.⁵⁷⁰

O destino escolhido pelas pessoas que se ausentavam da vila era diverso e os administradores, ainda que se esforçassem para manter um aparente controle da mobilidade desses sujeitos, registrando nas relações produzidas o local onde essas pessoas haviam se estabelecido, nem sempre o destino delas era possível de ser conhecido,

⁵⁶⁵ Idem.

⁵⁶⁶ 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 a visita feita a vila Vistosa da Madre de Deus, relatando algumas apreciações quanto ao estado em que a encontrou, e considerando importante o estabelecimento da comunicação por terra entre esta vila e as do Macapá e Nova Mazagão, mesmo com a travessia dos rios Matapî e Anarápecû, datado de 8 de novembro de 1773. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 69, documento 5938.

⁵⁶⁷ Idem.

⁵⁶⁸ Idem.

⁵⁶⁹ Idem.

⁵⁷⁰ Idem.

principalmente quando os mesmos sujeitos que se deslocavam não tinham o interesse em estar sob as vistas da administração. Os ausentes da vila Vistosa Madre de Deus se espalharam por diversas outras vilas da região e até para vilas mais distantes, como a vila de Abaeté. Todavia, o principal destino buscado por eles foi a cidade de Macapá e a capital Belém.⁵⁷¹

Imagem 14 - Mapa dos casaes da vila Vistosa Madre de Deus no ano de 1772

<i>Mapa dos Casaes da Vila Vistosa, N. Sr.ª Madre de Deus, que se achão existentes, e ausentes; 5.º de Dezembro de 1772</i>	<i>Residentes</i>	<i>Ausentes</i>	<i>Summa</i>
<i>Povoadores filhos do Reino</i>	<i>76</i>	<i>19</i>	<i>95</i>
<i>Povoadores filhos das Ilhas</i>	<i>33</i>	<i>10</i>	<i>43</i>
<i>Povoadores Estrangeiros</i>	<i>16</i>	<i>35</i>	<i>51</i>
<i>Summa total</i>	<i>125</i>	<i>64</i>	<i>189</i>
<i>= D. João Henrique de Almeida Souto Maior =</i>			
<i>Marcos José Moratti de Carvalho</i>			

Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Documento 5938.

O mapa se refere especificamente aos casais, na concepção do termo explicada parágrafos acima sobre o registro dos açorianos. O registro explicita um cenário onde a maior quantidade de casais presentes na vila é de habitantes oriundos do Reino – 95 registrados, 76 permaneciam na vila e 19 haviam se ausentado. Em relação aos casais vindos das ilhas, eram 43 registrados, 33 permaneciam e 10 se ausentaram. Chama atenção os casais de estrangeiros, dos registrados na vila, somente 16 permaneciam, tendo se ausentado 35.

Por fim, João Henrique de Almeida Souto Maior menciona ainda o conflito entre os diferentes sujeitos povoadores da região. Informa ele que mandou Manuel da Silva, filho das ilhas, preso para a vila de Macapá por ter injuriado uma velha, filha do Reino. O administrador havia se baseado em uma Ordem do governador antecessor, Fernando Ataíde de Sousa Coutinho “...para que os ditos filhos das Ilhas se abstenham de injuriar aos do Reino e que fazendo algum o contrário fosse preso em ferros”.⁵⁷²

⁵⁷¹ RELAÇÃO das pessoas provenientes da extinta Praça de Mazagão e embarcados para o Estado do Pará, na expedição realizada a 15 de setembro de 1769. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 66, documento 5673.

⁵⁷² Idem.

Tais fatores reforçam a análise de que a política luso colonial foi se construindo e precisou ir “negociando” com as experiências vividas no território. Evidentemente que não foi somente a origem dos novos povoadores que definiu os rumos da experiência luso colonial na região, apesar de esse também ser um fator a ser considerado. O caso da vila Vistosa evidencia o quanto as iniciativas da política colonizadora lusa eram fortemente impactadas pelas experiências dos sujeitos envolvidos no processo.

Por várias vezes, o prazo para estabelecimento dos moradores nas vilas projetadas foi dilatado, devido a falta de trabalhadores, em sua maioria indígenas, que se recusavam a seguir as normas de trabalho imposta pelos administradores, juntava-se a isto a constante falta de recursos para custearem as obras, dificultando a negociação de permanência dos trabalhadores executando os serviços e os interesses próprios desses sujeitos, que poderiam preferir estar trabalhando em outros lugares ou ainda em suas próprias roças ou outras atividades.

Além disso, a decisão de embarcar nas expedições, permanecer ou se retirar das vilas envolvia os interesses dos próprios migrantes, que por várias vezes entravam em dissonância com o que havia sido projetado para eles. Os mazaganistas, por exemplo, demonstraram, desde a sua partida da cidade fortaleza na África, a insatisfação com a determinação de se instalar no Pará. Muitos deles se recusaram a embarcar em Lisboa. Uma lista encontrada entre as correspondências que acompanharam a transferência dos moradores de Mazagão para o Pará registra os diversos motivos que levaram as pessoas a não embarcarem.

O mais comum era terem ficado doentes ou acompanhando familiar doente. Entretanto, outros motivos também aparecem, como no caso de Catarina Maria, de 22 anos, que, alegando ter ficado viúva e não ter parente na cidade do Grão-Pará, justificou que ficaria com sua filha, Gertrudes Maria, de 4 anos, e seu enteado, Liziário José, de 10 anos, em casa de parentes na Corte.⁵⁷³

Interessante também foi o caso da viúva Tereza Maria de Jesus, de 41 anos, que, após o falecimento de seu marido, decidiu ficar com sua filha Izabel Maria, de 12 anos de idade, na casa do Conde da Cunha, onde seu pai, Antonio Soares, trabalhava. Para a residência do Conde Cunha também foram levadas as órfãs Theodora Joaquina Roza, 13

⁵⁷³ RELAÇÃO das pessoas provenientes da extinta Praça de Mazagão e embarcados para o Estado do Pará, na expedição realizada a 15 de setembro de 1769. Projeto Resgate/Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Pará (avulsos), caixa 66, documento 5673.

anos de idade, e sua irmã Antônia Maria, de 10 anos de idade, que viajavam na companhia de Tereza Maria.⁵⁷⁴

Os casos supracitados lançam luz sobre os laços de parentescos influenciando a decisão dessas famílias em permanecerem em Lisboa e não seguirem para os destinos previamente definidos pela política de migração portuguesa. A oportunidade de permanecerem em Portugal, onde tinham alguma relação de parentesco com pessoas que pudessem lhes apoiar, provavelmente pesou na decisão dessas mulheres que, na falta de seus maridos, avaliaram que atravessar o oceano com seus filhos e se instalar em um lugar desconhecido não era uma boa opção.

Mesmo aqueles que seguiram na jornada, por variadas vezes, demonstraram a vontade de permanecer na capital e não se instalar no Cabo Norte e, uma vez lá, seguiram criando estratégias de mobilidade que envolviam retornar para a cidade de Belém ou se transferir para outras vilas que avaliavam mais interessantes para suas expectativas de vida.

A pretensão de efetivo controle da política de povoamento da Coroa portuguesa na região foi por diversas vezes relativizada e contrariada, como demonstrado no episódio em que o governador João Pereira Caldas, mediante a situação que enfrentava da constante resistência dos mazaganistas de se mudarem para nova vila, sugere que talvez fosse melhor deixá-los se instalar onde quiserem. A situação se arrastou por tanto tempo que, em 1783, a rainha se convenceu das sucessivas queixas e desistiu de obrigar os povoadores a se instalarem no local, determinando, todavia, que eles permanecessem no Estado.

Não tenho como pretensão ajuizar se as iniciativas de povoamento da Coroa portuguesa implementadas na capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII foram assertivas ou não. O que busquei demonstrar é que um plano de proteção das fronteiras e efetivação da posse do território conquistado foi colocado em prática pela administração pombalina e capitaneado pelo governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado e seus sucessores no governo, representado principalmente por uma política de urbanização que envolveu atuar para o aumento da malha urbana da cidade de Belém, agora erguida à capital do Estado, no sentido de melhor adequá-la para abrigar os órgãos administrativos, bem como, a leva de pessoas que chegavam à cidade, ainda que com destino final o povoamento do interior da capitania.

⁵⁷⁴ Idem.

Na extensão do plano de sustentação do território, a política de urbanização envolveu a transformação das antigas aldeias missionárias em vilas coloniais e ainda a fundação de novas vilas, que deveriam servir como potenciais protetoras de pontos estratégicos para a Coroa, tal como foi o a vila de Ourém e Bragança no caminho para o Maranhão e São José de Macapá, Vistosa Madre de Deus e Nova Mazagão, na região do Cabo Norte.

Evidentemente, tais iniciativas não se deram sem uma constante “negociação” com as situações experienciadas pelos diversos sujeitos envolvidos no processo, que, por vezes, iam ao encontro das expectativas do colonizador, em outras entravam em completa discordância com o que eles pretendiam. Por fim, dizer do cuidado que devemos ter ao analisar os documentos e narrativas que conseqüentemente os mesmos representam. Digo isso pelo fato de que, se considerarmos as recorrentes narrativas dos administradores coloniais acerca da experiência da fundação das vilas coloniais na Amazônia, certamente iremos avaliar que esta foi uma iniciativa de insucesso, face aos elevados custos e situações de ruínas descritos em vários registros da época. No entanto, tal processo também demonstrou que a fundação dessas vilas e a experiência dos sujeitos com a realidade local, representaram a construção efetiva do território, além de ter conseguido manter a posse da região para a Coroa portuguesa, como definido no Tratado de Madri.

Considerações finais

Procurei demonstrar nesse trabalho que a colonização da capitania do Grão-Pará se deu intrinsecamente ligada ao uso de madeiras. Quer fosse com fim de exportação para o Reino ou para uso nas diversas construções que iam sendo erguidas na ocupação do espaço, o avanço da colonização no extremo norte da Colônia dependeu, em grande medida, de conhecer e criar estratégias de transformar os intensos arvoredos da região em recursos úteis para os diversos destinos dados as madeiras, tais como, obras da construção naval, construção civil, movelaria, além de servir de fonte de energia como lenha nas fornalhas de engenhos e nas cozinhas, desde o mais simples colono até as chamadas cozinhas reais dos palácios no Reino.

Se o uso da madeira era uma característica predominante nas sociedades daquele período, as singularidades naturais do território e a agência dos sujeitos envolvidos no processo foram “dando o tom” para a colonização pretendida pela Coroa portuguesa e experienciada por administradores, colonos, religiosos, funcionários régios, populações nativas e escravizados de origem africana na capitania do Grão-Pará ao longo da segunda metade do século XVIII.

Dizer que a experiência colonial na Amazônia foi singular não é um recurso meramente retórico. Atentar para esse fato amplia o leque de investigação e permite enxergar de forma mais holística os meandros da colonização vivenciada na região. No caso do objeto de estudo aqui investigado “a fabricação de madeiras”, entendo que também é uma forma de circunscrever no debate outras experiências coloniais na região, para além dos consolidados estudos sobre a coleta dos produtos da floresta, privilegiando as drogas do sertão.

Com isso não quero dizer que a exploração da madeira seja uma atividade “descolada” das outras produções que ali eram desenvolvidas, nem tão pouco do contexto econômico, político e cultural que envolvia a relação do Estado Português com as outras nações europeias ou com suas demais conquistas além mar. Ao contrário, a decisão de alavancar a fabricação de madeiras na capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII, como demonstrado, esteve intimamente ligada ao contexto de enfraquecimento das relações comerciais da Coroa portuguesa com o continente asiático, com a necessidade de redimensionar a posição do império luso frente às outras potências do período, principalmente a inglesa, assim como, garantir a configuração territorial estabelecida a partir das diretrizes impostas pelos Tratados, principalmente o Tratado de

Madri, que condicionava à efetiva ocupação como garantia de posse do território requerido.

Tentei demonstrar como a exploração da madeira figurou como uma estratégia recorrente nos planos lusitanos de revigoração comercial e mais representatividade no desfavorável cenário emergido das relações de poder com as outras potências europeias da época, principalmente no cenário comercial com a Inglaterra. No entanto, as expectativas reinóis e de seus administradores coloniais foram a todo momento impactadas pela atuação de moradores, empreiteiros e trabalhadores, que nem sempre tinham seus interesses convergentes.

Ao longo do século XVIII foi possível observar o crescimento do interesse pelo conhecimento dos aspectos estruturais das madeiras. Estudos foram realizados no sentido de investigar as características físicas das madeiras que melhor pudessem se adequar às obras a serem realizadas. Informações sobre a origem, características e a maneira como usualmente se costumava utilizá-las foram sendo catalogadas, juntamente com amostras que iam sendo enviadas para serem estudadas no Reino.

Nessa rede de informações estiveram religiosos, naturalistas e funcionários da Coroa, que geralmente baseavam seus relatos nas informações obtidas dos colonos e dos nativos acerca do uso que eles faziam das madeiras da região. Tais informações, à medida que iam chegando ao conhecimento das autoridades lisboetas, contribuía para que planos para fabricação de madeiras na capitania fossem elaborados.

A legislação do período resguardava as principais espécies de madeiras para construções em benefício da Coroa portuguesa, mesmo que essas tivessem localizadas em sítios dos moradores. Evidente que, naquele contexto, o Estado não contava com agentes e nem recursos suficientes para garantir a implementação da lei, lançando mão da estratégia de concessão de contratos a particulares, muito comum naquele período, para obter o produto transformado das árvores.

Demonstrei a imbricada relação entre o público e o privado na concessão desses contratos e o jogo de interesses que esteve muitas das vezes por trás da arrematação deles por homens de negócios que atuavam na capitania. Ser responsável pela fabricação das madeiras das encomendas reais, podia representar ter privilégio no acesso à mão de obra, tanto dos indígenas, quanto dos escravizados de origem africana, alvo de grande interesse para aquela sociedade.

A instalação das fábricas de madeiras arregimentou em seu entorno uma gama de pessoas que podiam ser, o proprietário do sítio onde se instalou o corte, o empreiteiro que

arrematou o contrato para fabricar as madeiras, os donos de serrarias particulares que forneciam peças para complementar a encomenda, os soldados destinados para vigiarem os trabalhadores e principalmente os trabalhadores que faziam a roda da produção girar, fazendo o trabalho de coleta e fabricação das peças.

A participação das populações indígenas nessa atividade foi fundamental. Analisar a atuação desses sujeitos na dinâmica de produção das madeiras, se movimentando a partir dos significados próprios que eles iam dando para a nova legislação indigenista foi de suma importância para perceber os limites dos planos de exploração de madeiras implementado pela Coroa. Por várias vezes, foi preciso desviar o foco das fábricas para as povoações de onde se arregimentava os trabalhadores indígenas para entender o ritmo de produção, uma queixa do administrador da fábrica, uma querela envolvendo um trabalhador.

A dinâmica da exportação das madeiras para o Reino também foi apresentada aqui nesse trabalho. Demonstrei a partir da sistematização dos dados contidos nos registros da época que, a carreira da madeira foi ativa e constante durante todo o período estudado, sendo as remessas das encomendas da Coroa a maior fatia dessa exportação. Os destinos eram os mais variados, as portas e janelas dos edifícios, as carruagens reais, as parreiras no Reino, movelaria, lenha para as cozinhas, mas foi, sem dúvida, para a construção naval que mais se destinou as madeiras fabricadas no Pará.

O navio de madeira foi a grande ferramenta da expansão, da defesa e manutenção dos territórios conquistados, da circulação dos produtos produzidos, pessoas, elementos da flora, fauna, doenças, ideias, ou seja, da construção dos impérios europeus dos séculos XV ao XIX. A produção nas conquistas ultramarinas europeias não teria tido o papel que teve no curso da história da humanidade, se não fosse a circulação possível através do investimento em tecnologia naval, para construção de embarcações cada vez maiores e mais seguras para o transporte das mercadorias. Busquei demonstrar aqui que a reforma naval implementada na segunda metade do século XVIII em Portugal foi uma grande consumidora das madeiras produzidas na capitania do Grão-Pará naquele período.

Além das madeiras, também a construção de navios fez parte da experiência colonial na região, sendo em Belém a primeira experiência de instalação de um Arsenal Real, baseado no projeto idealizado nas novas instalações do Arsenal Real de Lisboa, reformado após o terremoto de 1755. As obras de construção de embarcações e do próprio Arsenal do Pará demandou a ampliação do fornecimento de madeiras, chegando as vezes a concorrer com a produção que era exportada, obrigando os administradores locais a

tomarem providências para mediar a situação, instalando outras fábricas e recorrendo a compra de madeiras de particulares.

Quando foi instalada a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1755, foi concedido a ela o monopólio comercial de transporte e comercialização dos gêneros produzidos no Estado. Além disso, ela também ganhou a prerrogativa de poder extrair as madeiras necessárias para a construção e reparos de seus navios. Durante sua atuação no Estado mandou fabricar diversos navios no estaleiro que construiu em Belém.

Apesar de a madeira comercializada pela Companhia não ter superado as encomendas de madeiras da Coroa, a empresa monopolista esteve envolvida nos diversos pagamentos ao longo dessa produção, por exemplo, emprestando dinheiro para a Fazenda Real efetuar o pagamento da folha dos trabalhadores, pagamento dos empreiteiros e dinheiro para manutenção das charruas da Coroa que vinham buscar as madeiras.

Por fim, procurei contextualizar o uso das madeiras da região no processo de urbanização observado na capitania ao longo da segunda metade do século XVIII. Sob a égide da nova administração, capitaneada no Estado do Grão-Pará e Maranhão por Francisco Xavier de Mendonça Furtado, então governador e capitão-general, se observou uma série de medidas que representaram uma nova fase do avanço da colonização sobre as matas da região.

Entre as medidas adotadas esteve a elevação da cidade de Belém à capital do Estado, o que demandou a construção e reformas de edifícios para abrigar as repartições públicas, ampliação do porto da cidade para o vai e vem das embarcações que vinham do interior, de outras capitanias e, também, aquelas que atravessavam o oceano com pessoas e mercadorias, além do alargamento do espaço urbano da cidade com ampliação de ruas e construção de novas moradias.

No interior da capitania, uma série de novas vilas foram criadas, acompanhadas por uma política de povoamento que envolveu a chegada de uma leva de migrantes patrocinados pela Coroa portuguesa, também uma política de cooptação dos nativos para se fixarem nas povoações fundadas. Procurei demonstrar como essas diretrizes planejadas pela administração reinol foram redimensionadas pela atuação de um contingente populacional que se movia no território, oscilando entre as determinações que irradiavam do Estado e suas próprias necessidades. Cabe então aqui concluir que a fabricação de madeiras na capitania do Grão-Pará, ao longo da segunda metade do século XVIII e início do XIX só pode ser entendida circunscrita na atuação ativa dos sujeitos envolvidos no emaranhado cenário do processo de colonização da região.

Nos dias atuais o debate sobre o desmatamento na Amazônia é recorrente na pauta ambiental, estando presente principalmente nas discussões que envolvem os rumos das mudanças climática provocadas pelo impacto da atuação humana sobre as florestas. Uma publicação em 2018, no jornal da Universidade de São Paulo (USP),⁵⁷⁵ chamava atenção para o estudo de um time de pesquisadores internacionais, com a participação também de cientistas brasileiros, que alertava para as consequências do desmatamento das florestas no aquecimento do clima global.

Considerando o aumento dos gases nocivos despatchados para a atmosfera e a diminuição dos gases emitidos pela floresta para resfriar o clima, os cientistas chegaram à conclusão de que o desmatamento irá gerar um aquecimento global muito mais intenso do que o estimado. Ainda, segundo esse estudo, nas florestas tropicais, os efeitos das emissões de gases responsáveis pelo resfriamento do clima são maiores do que nas florestas temperadas, ou seja, o desmatamento das florestas tropicais causa mais impacto negativo na estabilidade do clima global.

Não sem razão, o desmatamento da Amazônia tem sido apropriado no discurso de estudiosos, ambientalistas e políticos das mais diversas maneiras. No mesmo período em que foi publicada a matéria no jornal da USP, o Brasil era governado por um presidente negacionista, que empreendeu uma política de desvalorização das instituições de ensino e pesquisa no Brasil, desmontando órgãos estatais responsáveis pela preservação ambiental, nomeando um Ministro do Meio Ambiente que ficou “famoso” pela célebre frase de “ir passando a boiada” nas leis de proteção ambiental.

Nesse cenário, estudos que versem sobre a relação dos seres humanos com a exploração de madeiras ao longo do tempo são importantes para aprofundar nosso entendimento sobre a relação entre o passado e o presente desse processo, para que possamos atuar nas perspectivas futuras da existência da humanidade no planeta, posto que, como argumentou sabidamente Jacques Le Goff, no seu clássico “História e Memória”: o presente não se pode limitar a um instante, a um ponto, a definição da estrutura do presente, seja ou não consciente, é um problema primordial da operação histórica.

⁵⁷⁵ Disponível em [Desmatamento vai aquecer clima do planeta mais que o estimado – Jornal da USP](#)

Isso não significa, todavia, que haja uma transposição do modelo de apropriação das madeiras no período colonial para os dias atuais, no que se refere ao fator quantitativo, por exemplo, o avanço sobre a floresta é mais devastador e impactante a partir da segunda metade do século XX. Ainda assim, no jogo de rupturas e permanências, característico dos processos históricos, a experiência da exploração das madeiras no período colonial na Amazônia pode nos ensinar muito sobre o quê e não fazer às nossas florestas, considerando a própria existência da humanidade no planeta.

Fontes

Fontes impressas

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Belo Horizonte. Editora Itatiaia; São Paulo. Ed. da Universidade de São Paulo. 1982.

DANIEL, João. *Tesouro descoberto no rio Amazonas (1757-1776)*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1976.

ESPARTEIRO, Comandante Antônio Marques. *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)*. Lisboa: Publicação do Centro de Estudos da Marinha, 1976.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. *Memória sobre a marinha interior do Estado do Grão-Pará*. Biblioteca Nacional Digital. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira.

FERREIR, Alexandre Rodrigues. *Madeiras que servem para casa e para obras de marcenaria*. Biblioteca Nacional Digital. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. *Memória sobre as madeiras mais usuais de que costumam fazer canoas, tanto os índios como os mazombos do Estado do Grão-Pará*. Biblioteca Nacional Digital. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. *Memória sobre os usos que tem as diferentes qualidades de madeiras, tanto as nascidas na Capitania do Rio Negro, como na do Pará*. Biblioteca Nacional Digital. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira.

Senado Federal. *Directório que se deve observar nas povoações dos índios do Pará, e Maranhão enquanto Sua Magestade não mandar o contrário*. Biblioteca Digital do Senado Federal. Disponível em [Directório, que se deve observar nas povoações dos índios do Pará, e Maranhão : em quanto Sua Magestade não mandar o contrario \(senado.leg.br\)](http://senado.leg.br)

SPIX, Johann Baptist Von. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820 / Spix e Martius*. Tradução: Lúcia Furquim Lahmeyer. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da cidade de São Paulo, 1981.

LISBOA, Balthazar da Silva. *Riqueza do Brasil em madeiras de construção e carpintaria*. Biblioteca Nacional Digital.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *A Amazônia na Era Pombalina*. Correspondência do Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado: 1751-1759. 2ª edição. Brasília: Senado Federal, 2005, tomos 1, 2 e 3.

NAHUZ, Augusto Rabelo (coord.). *Catálogo de madeiras brasileiras para a construção civil*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT), 2013.

PAPAVERO, Nelson ... [et al.]. *Landi: Fauna e Flora da Amazônia Brasileira*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2002. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira.

PRADO JUNIOR, Caio. CASAL. *Corografia Brasílica. Aires de Casal*. Fac-simile da edição de 1817. Biblioteca Nacional Digital. Tomo 1.

PINTO JUNIOR Joaquim Modesto e FARIAS Valdez (ORG). *ALVARÁ DE 5 DE OUTUBRO DE 1795* (Diploma final das sesmarias). Coletânea de Legislação e Jurisprudência Agrária e Correlata, Brasília: MDA, 2007 Vol. IIIº.

Fontes Manuscritas

Arquivo Público do Estado do Pará

Carta de João Gonçalves Campos para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando que recebeu a ordem de fazer as madeiras para o Arsenal de Lisboa e para a construção da nau no Pará (1764). APEP. Códice 141: Correspondências de diversos com o governo, doc. 29, pág. 95.

Carta de Manoel Moraes e Castro para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando cumprir a diligência de não atrasar a fabricação de madeiras (1764). APEP. Códice 141: Correspondências de diversos com o governo, doc. 30, pág. 96.

Carta de Manoel Moraes e Castro para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando sobre o trabalho de condução dos paus do mato para o carregadouro, a deserção dos índios e a viagem do carpinteiro da vila. (1764). APEP. Códice 141: Correspondências de diversos com o governo, doc. 37, pág. 121.

Carta de Valério Corrêa Botelho de Andrade para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando sobre o envio de índios para a condução das madeiras e Arsenal. Que se deve parar com a condução das madeiras por se aproximar a saída das canoas do sertão (1764). APEP. Códice 148: Correspondências de diversos com o governo, doc. 04, pág. 08.

Carta de Valério Corrêa Botelho de Andrade para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando que as madeiras enviadas pelo governador da capitania do Rio Negro são para a construção da Nau, datada de 04 de novembro de 1764. APEP. Códice 148: Correspondências de diversos com o governo, doc. 16, pág. 32.

Carta de Valério Corrêa Botelho de Andrade para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando ter continuado a condução das madeiras para o Arsenal (1764). APEP. Códice 148: Correspondências de diversos com o governo, doc. 31, pág. 63.

Carta de José Pedro da Costa Souto Mayor para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando sobre a fabricação de madeiras e a falta de trabalhadores indígenas, datada de 06 de janeiro de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 20, pág. 49.

Carta de Caetano da Costa para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando que mandou os dois índios solicitados para a fábrica das madeiras, datada de 02 de fevereiro de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 30, pág. 79.

Carta de Félix Galvão de Araújo e Oliveira para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando que mandou os dois índios para a fábrica das madeiras, datada de 18 de janeiro de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 44, pág. 117.

Carta de José Pedro da Costa Souto Mayor para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando que fica trabalhando nas madeiras para a Nau, datada de 15 de fevereiro de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 51, pág. 132.

Carta de João Gonçalves Campos para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive. Informa que está cuidando nas ordens de não faltar as madeiras para a nau de guerra, datada de 18 de fevereiro de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 67, pág. 187.

Carta de João Gonçalves Campos para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando sobre o carregamento e partida da nau que se está construindo na cidade, datada de 04 de março de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 97, pág. 251.

Carta do Diretor de Portel José Félix Galvão de Oliveira, para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando o envio de índios para as fábricas da ribeira, datada de 07 de março de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 109, pág. 276.

Carta do Diretor de Portel José Félix Galvão de Oliveira, para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando a chegada de umas índias com seus filhos na vila, o furto de roças e o envio de 25 índios para fazer a muda das fábricas da Ribeira, datada de 13 de maio de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 154.

Carta do Diretor de Oeiras Diogo Reis Ribeiro de Barros, para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando sobre a chegada na vila de índios desertores da fábrica de madeiras, datado de 27 de maio de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 158.

Carta de Carlos Gemaque para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive. Sobre a queixa que chegou até o governador sobre está fabricando acapu e pau amarelo para comércio seu particular e enviando pelas canoas que conduzem madeiras até o Arsenal da cidade, datada de 26 de outubro de 1765. APEP. Códice 151: Correspondências de diversos com o governo, doc. 95.

Carta de Caetano de Freitas Costa para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, sobre o andamento do serviço na fábrica, datada de 10 de fevereiro de 1766. APEP. Códice 167: Correspondências de diversos com o governo, doc. 41.

Carta de João Gonçalves Campos, para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando que três índios fugiram da fábrica, um levou a mulher e seis filhos pequenos, datada de 02 de abril de 1766. Códice 167: Correspondências de diversos com o governo, doc. 107.

Carta de Francisco Xavier Esteves para o governador do Pará, sobre o pedido do empreiteiro em mandar uma canoa a Belém carregar mantimentos e a necessidade de carregar madeiras, datada de 07 de janeiro de 1768. APEP. Códice 175: Correspondências de diversos com o governo, doc. 05.

Carta de João Gonçalves Campos para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, sobre às ordens de ter madeira pronta até fevereiro para a carga das charruas, datada de 04 de novembro de 1767. APEP. Códice 178: Correspondências de diversos com o governo, doc. 12.

Carta de João Gonçalves Campos para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive, sobre a fuga de índios e o atraso que isso causa para a fabricação das madeiras, datada de 22 de fevereiro de 1768. APEP. Códice 185: Correspondências de diversos com o governo, doc. 06.

Carta do tenente Manoel Pourat para o governador do estado, sobre toda gente da fábrica estar empregada em puxar as madeiras curtas que estão prontas e a diminuta quantidade de índios no serviço, datada de 05 de julho de 1768. APEP. Códice 190: Correspondências de diversos com o governo, doc. 03.

De Francisco Xavier Estevão de Melo para o governador, informando que chegou o cabo de esquadra para levar algumas pranchas que constam da relação. APEP. Códice 240: Correspondências de diversos com o governo, doc. 21.

Carta de João Gonçalves Campos para o governador sobre as ordens de fabricar madeiras, datada de 31 de julho de 1772. APEP. Códice 243: Correspondências de diversos com o governo, doc. 54.

Carta de Pedro Celestino para o governador, informa o envio das madeiras encomendadas e solicita que o mestre Joaquim Vicente reavalie peças suas que foram consideradas refugos, datada de 20 de agosto de 1777. APEP. Códice 312: Correspondências de diversos com o governo, doc. 15.

Carta de Pedro de Azevedo Bagunte para o Governador. Informa que na fábrica se encontra 60 pranchas e 80 eixos para serem carregados para a cidade, datada de 03 de janeiro de 1777. APEP. Códice 318: Correspondências de diversos com o governo, doc. 06.

Carta de Pedro de Azevedo Bagunte para o Governador. Informa que manda a carga de madeira e que se mande buscar o restante por essa mesma canoa, datada de 06 de janeiro de 1777. APEP. Códice 318: Correspondências de diversos com o governo, doc. 12.

Carta de Ignácio Freire da Fonseca para o governador. Sobre ter parado com a fabricação de madeiras de construção por falta de mestre, empregando os trabalhadores na fabricação de tábuas, datada de 31 de outubro de 1778. APEP. Códice 328: Correspondências de diversos com o governo, doc. 14.

Carta de Manoel Moraes e Castro para o governador Fernando da Costa de Ataíde Teive sobre a inspeção que fez na fábrica de João Gonçalves Campos. APEP. Códice 328: Correspondências de diversos com o governo, doc. 95.

Ofício de Luiz Gomes de Farias e Souza, para o Governador do Estado (Manoel Bernardo de Mello e Castro), sobre a chegada de uma canoa carregada de madeiras no porto da cidade sem autorização do governo, datado de 02 de setembro de 1760. APEP. Códice 054: correspondência diversos com governo, doc. 54, página 226.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive), pedindo tome providências sobre o impedimento de continuar recebendo gados na fábrica de madeiras, datado de 28 de janeiro de 1765. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 11.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive), pedindo ajuda para manter a fábrica, que se encontra em ruínas, datado de 20 de abril de 1766. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 34.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive), sobre o trabalho na fábrica de madeiras e a fuga de índios, datado de 10 de fevereiro de 1766. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 30.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive), informando que recebeu o aviso da chegada da charrua e o pedido de cem curvas, datado de 04 de fevereiro de 1767. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 42.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive), dando queixas das dificuldades enfrentadas na fábrica e nas canoas, relatando que muitos trabalhadores têm se acometido de doenças, algumas mortes e fugas, datado de 26 de março de 1767. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 47.

Ofício de Aniceto Francisco de Carvalho, para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive), informando a partida do cabo de esquadra, Manoel José, a levar a canoa com as madeiras precisas, datado de 25 de maio de 1767. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 48

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive). Remetendo a lista de paus de arco e pranchas enviadas, de acordo com o pedido, datado de 28 de agosto de 1767. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 51.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive). Informa as dificuldades que enfrenta na fábrica, alegando que a mesma se encontra com muitas dificuldades financeiras, bem como a difícil relação com os soldados que atuam na fábrica, espancando os trabalhadores, datado de 12 de fevereiro de 1768. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 56.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive), informando que está remetendo as madeiras solicitadas para carregar o navio, datado de 21 de junho de 1768. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 65.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves campos), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive). Informando o envio das madeiras solicitadas, datado de 27 de maio de 1768. APEP. Códice 076: correspondência diversos com governo, doc. 66.

Ofício do Diretor da fábrica de madeiras do Rio Acará (Feliz Ferreira Barreto), para o Governador do Estado (Fernando da Costa de Ataíde e Teive), sobre os indígenas que recebeu para o trabalho na fábrica, datado de 03 de junho de 1792. APEP. Códice 083: correspondência diversos com governo, doc. 35.

Ofício de Bernardo Toscano de Vasconcelos para o governador (Francisco de Sousa Coutinho). Pede informação sobre o que o governador determina fazer com os negros e pedestres que vieram do Mato Grosso para se aplicarem no serviço de Arsenal e da Ribeira, datado de 25 de janeiro de 1794. APEP. Códice 083: correspondência diversos com governo, doc. 74.

Ofício de Bernardo Toscano de Vasconcellos para o Governador do Estado (Francisco Maurício de Sousa Coutinho), informando a vinda de 4 índios de Almeirim para o serviço da Ribeira, datado de 01 de fevereiro de 1794. APEP. Códice 083: correspondência diversos com governo, doc. 81.

Ofício de Bernardo Toscano de Vasconcellos para o Governador do Estado (Francisco Maurício de Sousa Coutinho), informando a chegada de 47 índios enviados pelo Tenente Coronel José Antônio Salgado para o serviço da Ribeira, datado de 08 de fevereiro de 1794. APEP. Códice 083: correspondência diversos com governo, doc. 85.

Ofício de Joaquim José máximo, do destacamento de S. Francisco do Aurá, informando ao Governador do Estado (Francisco Maurício de Sousa Coutinho) que está empenhado em cumprir suas ordens em erigir dois armazéns de madeira, datado de 29 de novembro de 1796. APEP. Códice 083: correspondência diversos com governo, doc. 124.

Ofício do sargento-mor e engenheiro Thomas Rodrigues da Costa para o Governador do Estado (Francisco Maurício de Sousa Coutinho), informando sobre o corte de madeiras para construção de casas na vila de São José de Macapá, datado de 14 de abril de 1759. APEP. Códice 095: correspondência diversos com governo, doc. 17.

Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar), para o Governador do Estado, Manoel Bernardo de Mello e Castro, sobre se continuar a fabricação de madeiras no estado, para serem transportadas para a Ribeira das naus, com lista de pedido em anexo, datado de 21 de junho de 1760. APEP. Códice 103: correspondências da Metrópole com governo, doc. 185.

Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar), para o Governador do Estado, Manoel Bernardo de Mello e Castro. Solicita para o governador ajustar o pedido de madeiras com o empreiteiro, com contrato em anexo, datado de 22 de junho e 1760. APEP. Códice 103: correspondências da Metrópole com governo, doc. 190.

Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar), para o Governador do Estado, Manoel Bernardo de Mello e Castro, sobre a compra da charrua NSra. da Purificação, para se mandar ao Pará buscar madeiras, datado de 09 de abril de 1763. APEP. Códice 103: correspondências da Metrópole com governo, doc. 212.

Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar), para o Governador do Estado, Manoel Bernardo de Mello e Castro, informando o envio de carpinteiros e calafates, para trabalharem na construção da nau, que se está fazendo no Pará, em anexo lista como nome dos trabalhadores e o valor dos jornais diários; lista com os gêneros enviados do Reino para a construção da nau, datado de 10 de abril de 1763. APEP. Códice 103: correspondências da Metrópole com governo, doc. 217.

Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar), para o Governador do Estado, Fernando da Costa de Ataíde Teive, sobre as charruas que transportam madeiras, datado de 14 de junho de 1763. APEP. Códice 103: correspondências da Metrópole com governo, doc. 229.

Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar) para o Governador do Estado, Fernando da Costa de Ataíde Teive, informando o recebimento das madeiras e ordenando que venha sempre lenha e as varas de parreira que couber nas embarcações, que são para as Quintas Reais, datado de 16 de junho de 1763. APEP. Códice 103: correspondências da Metrópole com governo, doc. 254.

Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar), para o Governador do Estado, Fernando da Costa de Ataíde Teive, pedindo que informe o mais breve possível sobre a durabilidade da madeira das tábuas de costado que recebeu para que se estabeleça o preço dessa madeira e se passe a importá-la do estado. S/D. APEP. Códice 103: correspondências da Metrópole com governo, doc. 269.

Ofício de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar), para o Governador do Estado, Fernando da Costa de Ataíde Teive, enviando pedido de madeira para o Arsenal de Lisboa, S/D. APEP. Códice 103: correspondências da Metrópole com governo, doc. 276.

Ofício do Alferes (Jacinto da Cunha Sampaio), para o Governador do Estado (Francisco Maurício de Sousa Coutinho), informando o envio do mapa de preparo da canoa de guarda costa e guarnição, a entrega ao Intendente dos Armazéns Reais e Ribeira, das farinhas dos índios que serviram nas canoas e dos índios ausentes do trabalho e sobre a necessidade de reparos na canoa,

como calafate de tabuado, datado de 08 de janeiro de 1775. APEP. Códice 105: correspondência diversos com governo, doc. 13.

Ofício de Manoel Ignácio da Silva para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), informando sobre a construção de uma canoa na vila de Sousel, para ir ao comércio, datado de 18 de outubro de 1761. APEP. Códice 108: correspondência diversos com governo, doc. 09.

Ofício de Francisco Rodrigues para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), solicitando que mande ordem ao Comandante da Vila de São José de Macapá para que lhe empreste uma canoa grande para a condução de madeiras para a cobertura das casas, datado de 06 de dezembro de 1761. APEP. Códice 108: correspondência diversos com governo, doc. 34.

Ofício do Capitão João Baptista Mardel para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), informando o cumprimento da ordem recebida em remeter índios ao empreiteiro João Gonçalves Campos para a fábrica das madeiras e sobre a fuga de índios, datado de 13 de dezembro de 1761. APEP. Códice 108: correspondência diversos com governo, doc. 43.

Ofício de Diego Luiz Rebello de Barros para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), sobre a ordem de fazer a muda de 7 índios, que se acham no corte das madeiras, datado de 14 de dezembro de 1761. APEP. Códice 108: correspondência diversos com governo, doc. 49.

Ofício de Aniceto Francisco de Carvalho para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), solicitando sua ida a cidade para cuidar da sua saúde e informa o envio de índios para as fábricas de madeiras, datado de 27 de dezembro de 1761. APEP. Códice 108: correspondência diversos com governo, doc. 62.

Ofício do Diretor de Soure para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), informando a chegada de três índios na povoação, vindos da Ribeira, sem ordem do administrador, para passarem o Natal. Tendo o diretor dispensado os mesmos depois dos festejos. Dois deles levaram suas mulheres, contrários ao que tinham sido advertidos, datado de 07 de janeiro de 1762. APEP. Códice 113: correspondência diversos com governo, doc. 4.

Ofício de João Corrêa Albadinho para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), informando que parou o serviço da condução das madeiras para a igreja, para empregar a gente no serviço da fatura das roças, datado de 11 de janeiro de 1762. APEP. Códice 113: correspondência diversos com governo, doc. 7.

Ofício de José Rodrigues Rego para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), solicitando que lhe envie uma serra braçal para a fatura de algumas ripas e mais preciso para a construção da igreja, datado de 28 de fevereiro de 1762. APEP. Códice 113: correspondência diversos com governo, doc. 32.

Ofício do cabo de esquadra de Portel, Manoel José Moreira, informa a partida do Principal, Anselmo de Mendonça, levando os índios quais irão render os que estão na fábrica das madeiras, datado de 02 de março de 1762. APEP. Códice 113: correspondência diversos com governo, doc. 33.

Ofício do Sargento-Mor de Macapá, Luís Fagundes, se refere a ordem que recebeu para enviar cedros para o Arsenal, datado de 10 de março de 1762. APEP. Códice 113: correspondência diversos com governo, doc. 37.

Ofício de Diogo Luiz Rebello de Barros, informa a condução de sete índios para a muda dos que se encontram no corte das madeiras para a construção da fragata de guerra, datado de 15 de março de 1762. APEP. Códice 113: correspondência diversos com governo, doc. 44.

Inventário de entrega e recebimento da Vila de Bragança, datado de fevereiro de 1762. APEP. Códice 113: correspondência diversos com governo, doc. 188.

Ofício do Diretor da vila de Almeirim informando o envio de três índios para o serviço do Arsenal, datado de 30 de janeiro de 1762. APEP. Códice 113: correspondência diversos com governo, doc. 55.

Ofício do Diretor da vila de Oeiras, Diogo Luiz Rebello de Barros, sobre o aluguel da canoa de Melgaço para fazer remessa de madeiras, datado de 06 de abril de 1762. APEP. Códice 114: correspondência diversos com governo, doc. 04.

Ofício do sargento Cosme e Damião, da vila de Colares, informa a remessa de cinco índios para fazerem a muda dos que estão no corte das madeiras, datado de 07 de abril de 1762. APEP. Códice 114: correspondência diversos com governo, doc. 05.

Ofício de José Garcia Galvão, da vila de Beja, informando que a vila está destituída de gente, que por esse motivo não será possível enviar os índios para o sertão e nem fazer a muda dos índios que estão no trabalho da ribeira, datado de 13 de abril de 1762. APEP. Códice 114: correspondência diversos com governo, doc. 09.

Ofício do engenheiro Domingos Sambuceti informando sobre a reforma no hospício na vila de Gurupá, datado de 08 de maio de 1762. APEP. Códice 114: correspondência diversos com governo, doc. 42.

Ofício do Sargento Cosme e Damião, da vila de Colares, informa que já estão cortados 300 esteios de acapu, que serão conduzidos para o porto de onde serão embarcados, datado de 08 de maio de 1762. APEP. Códice 114: correspondência diversos com governo, doc. 44.

Ofício do Diretor da vila de Beja, José Garcia Galvão informando sobre a chegada de índios em fuga do serviço da ribeira, datado de 10 de maio de 1762. APEP. Códice 114: correspondência diversos com governo, doc. 50.

Ofício do diretor da vila de Melgaço, João Baptista Mardel, informando a chegada na vila de índios fugidos das fábricas de madeira, datado de 05 de agosto de 1762. APEP. Códice 117: correspondência diversos com governo, doc. 11.

Ofício do diretor da fábrica de madeiras (João Gonçalves Campos) para o Governador do Estado (Manuel Bernardo de Melo e Castro), informando o envio de volta dos índios que haviam sido cedidos para trabalharem na construção das casas para os operários da fábrica, datado de 13 de setembro de 1762. APEP. Códice 117: correspondência diversos com governo, doc. 17.

Ofício de Antônio da Costa Pinto, do lugar de Porto Salvo, para o Governador do Estado, Manuel Bernardo de Melo e Castro, informando a partida das canoas, com a carga de madeiras, datado de 07 de agosto de 1762. APEP. Códice 117: correspondência diversos com governo, doc. 22.

Ofício de José Rodrigues Rego, do lugar de Fragosos, para o Governador do Estado, Manuel Bernardo de Melo e Castro, informando que deu início na fatura de uma canoa grande, pelos índios da povoação, datado de 10 de agosto de 1762. APEP. Códice 117: correspondência diversos com governo, doc. 30.

Ofício de Luiz de Amorim para o Governador do Estado, Manuel Bernardo de Melo e Castro, informando a relação dos índios que estão no serviço do Arsenal, datado de 11 de agosto de 1762. APEP. Códice 117: correspondência diversos com governo, doc. 33.

Ofício de Joaquim Severino do Valle para o governador do estado José de Nápoles Telo de Meneses, sobre a diligência na vila de Colares e na vila Nova D'El Rei, datado de 07 de julho de 1780. APEP. Códice 127: correspondências de diversos com governo, doc. 55.

Ofício do diretor do lugar de Porto Salvo, Sebastião de Siqueira Chaves, para o Governador José de Nápoles Telo de Meneses., informando o envio de índios para o serviço da Ribeira e sobre as dificuldades em lidar com a recusa de indígenas em ir aos serviços determinados, datado de 22 de julho de 1780. APEP. Códice 127: correspondências de diversos com governo, doc. 184.

Ofício de Joaquim Severino do Valle, do lugar de Benfica para o Governador José de Nápoles Telo de Meneses, informando a partida da canoa carregada de madeira, datado de 23 de julho de 1780. APEP. Códice 127: correspondências de diversos com governo, doc. 71.

Ofício do diretor do lugar de Barcarena, Manoel José de Bastos, para o Governador, José de Nápoles Telo de Meneses, sobre o envio de indígenas para conduzir madeiras, datado de 26 de julho de 1780. APEP. Códice 127: correspondências de diversos com governo, doc. 74.

Ofício do Comandante da Fortaleza de Gurupá (Jerônimo Manoel de Carvalho), para o Governador do Estado (João Pereira Caldas), sobre a diligência feita na vila de Sousel e a ordem de se construir uma canoa grande naquele local e demais ordens executadas, datado de 26 de julho de 1779. APEP. Códice 342: correspondências de diversos com governo, doc. 14.

Ofício do Capitão (José Bernardo da Costa Asso), da vila de Almeirim para o Governador (José de Nápoles Tello de Menezes), sobre a fatura de madeira para a construção da Câmara e cadeia, datado de 29 de agosto de 1780. APEP. Códice 342: correspondências de diversos com governo, doc. 40.

Listas e Relações

Lista da qualidade das madeiras que são precisas para as casas que se cobrirem de telha. APEP. Códice. 69: correspondências de diversos com governo, doc.72.

Relação de materiais para o Arsenal. APEP. Códice. 83: correspondências de diversos com governo, doc. 279.

Relação da madeira que se acha pronta na fábrica de João Gonçalves Campos. APEP. Códice 106: correspondências de diversos com governo, doc. 29.

Lista dos índios Carapina que vão trabalhar para o Arsenal. Códice 113: APEP. correspondências de diversos com governo, doc. 34A.

Relação dos carpinteiros que vão para o Pará, a trabalhar no Arsenal daquela Cidade. APEP. Códice 120: correspondências de diversos com governo, doc. 16.

Relação dos índios Carapinas desta Vila de Melgaço que remeto ao Arsenal Real em 02 de agosto de 1796. APEP. Códice 126: correspondências de diversos com governo, doc. 58.

Relação dos índios Carpinteiros da Vila de Oeiras que vão para o Arsenal Real. APEP. Códice 126: correspondências de diversos com governo, doc. 61.

Relação dos índios Carpinteiros que remeto ao Arsenal Real da Cidade do Pará, em 07 de agosto de 1796. APEP. Códice 126: correspondências de diversos com governo, doc. 62.

Relação dos Soldados Ligeiros que vão para o Real Arsenal, em 21 de agosto de 1796. APEP. Códice 126: correspondências de diversos com governo, doc. 67.

Relação das madeiras que se acham na Fábrica de Barcarena, em 02 de setembro de 1796. APEP. Códice 126: correspondências de diversos com governo, doc. 85.

Lista dos índios que vão desta Vila de Boim para o serviço do Arsenal. SCGP, C.129, D.84, pág.223.

Relação dos índios que vão para a muda dos empreiteiros, João Gonçalves Campos e Pedro de Alcântara, em 26 de agosto de 1763. APEP. Códice 129: correspondências de diversos com governo, doc. 111.

Relação das madeiras que leva a canoa em que anda por Cabo o Soldado Pedro Nolasco, a entregar no Arsenal de S. Boaventura. APEP. Códice 131: correspondências de diversos com governo, doc. 01.

Relação da carga de tabuado de cedro que vai na canoa do açougue da Praça de S. José do Macapá no dia 07 de novembro de 1763. APEP. Códice 132: correspondências de diversos com governo, doc. 100.

Lista das madeiras vermelhas que remeto pelo Capitão Simão Coelho Peixoto. APEP. Códice 133: correspondências de diversos com governo, doc.89.

Relação dos índios que vão para o serviço do Arsenal de Sua Majestade. APEP. Códice 137: correspondências de diversos com governo, doc. 61.

Relação das madeiras que leva a canoa em que anda por Cabo o Soldado Luiz Muniz Barrada. APEP. Códice 137: correspondências de diversos com governo, doc. 94.

Relação dos índios que fazem a muda na Fábrica da Charrua. APEP. Códice 138: correspondências de diversos com governo, doc. 43.

Relação dos índios que vão destacados para o serviço do Arsenal desta Vila. APEP. Códice 138: correspondências de diversos com governo, doc. 46.

Relação dos índios do Maranhão que desertaram da Fábrica da Nau. APEP. Códice 138: correspondências de diversos com governo, doc. 56.

Relação dos índios que fugiram. APEP. Códice 138: correspondências de diversos com governo, doc. 71.

Relação dos índios que vão mudados e pagos. APEP. Códice 138: correspondências de diversos com governo, doc. 86.

Relação dos índios de serviço que se acham dispersos por Portaria do Il.^{mo} Ex.^{mo} S.^{nr} Gn.^{al}. APEP. Códice 140: correspondências de diversos com governo, doc. 27.

Relação dos índios que faltam a Fábrica da Nau das Povoações seguintes. APEP. Códice 141: correspondências de diversos com governo, doc. 37.

Relação dos índios que tem fugido e não tem vindo outros das suas povoações, pertencentes a Fábrica da Nau. APEP. Códice 142: correspondências de diversos com governo, doc. 21.

Relação dos índios que foram para as Fábricas das Madeiras do Rio Moju. APEP. Códice 142: correspondências de diversos com governo, doc. 60.

Relação da carga de tabuado de cedro que leva a canoa para o arsenal da Cidade do Pará, do porto da praça de São José do Macapá a 21 de janeiro de 1764. APEP. Códice 144: correspondências de diversos com governo, doc. 16.

Relação da carga de tabuado de cedro que leva a canoa para o arsenal da Cidade do Pará do porto da praça de São José do Macapá a 16 de março de 1764. APEP. Códice 144: correspondências de

diversos com governo, doc. 42.

Relação da carga de tabuado de cedro que leva a canoa para o arsenal da Cidade do Pará do porto da praça de São José do Macapá a 7 de abril de 1764. APEP. Códice 144: correspondências de diversos com governo, doc. 87.

Relação dos Oficiais que trabalharam na Tesouraria do Arsenal desde o dia 17 até 28 de setembro de 1764. APEP. Códice 148: correspondências de diversos com governo, doc. 02.

Índios que se ausentaram do serviço do Arsenal pertencentes à vila de Portel. APEP. Códice 148: correspondências de diversos com governo, doc. 25.

Índios que se ausentaram do serviço do Arsenal pertencentes à vila de Melgaço. APEP. Códice 148: correspondências de diversos com governo, doc. 25.

Relação das madeiras que leva a canoa em que anda o cabo Antonio Maya a entregar no Arsenal de S. Boaventura para a da Nau. APEP. Códice 151: correspondências de diversos com governo, doc. 20.

Relação dos índios que se acham ausentes da fábrica do corte das madeiras do reino. Códice 151: correspondências de diversos com governo, doc. 20.

Relação dos índios que vão para o serviço do Arsenal. APEP. Códice 159: correspondências de diversos com governo, doc. 39.

Relação dos índios que vão para o serviço do Arsenal e mais presos por ordem do Dr. Intendente Geral Juiz Ordinário do Grupo. APEP. Códice 159: correspondências de diversos com governo, doc. 48.

Relação dos índios que vão remetidos ao Arsenal em 26 de agosto de 1768. APEP. Códice 159: correspondências de diversos com governo, doc. 5.

Relação dos índios que vão remetidos por Francisco de Souza, morador da Vila de Borba, para entregar no Arsenal. APEP. Códice 159: correspondências de diversos com governo, doc. 85.

Relação dos cedros que se tem lavrado e também as canoas de pedra que tem ido para a vila desde o dia 7 de novembro de 1766 até o dia 5 de janeiro do ano de 1767. APEP. Códice 175: correspondências de diversos com governo, doc. 16.

Relação dos índios que manda ir o diretor da vila de Cintra para a muda do Arsenal. APEP. Códice 175: correspondências de diversos com governo, doc. 21.

Relação das madeiras que são precisas para as obras da fortificação de Macapá além da fortificação das que tem vindo da fábrica do rio dos Anajás até o presente dia 25 de agosto de 1767. APEP. Códice 176: correspondências de diversos com governo, doc. 33.

Relação das madeiras que já estão prontas. APEP. Códice 186: correspondências de diversos com governo, doc. 66.

Relação das madeiras de acapu que se efetuaram para as obras da fortificação do Macapá e prontos para se conduzirem a 10 de julho de 1768. APEP. Códice 190: correspondências de diversos com governo, doc.11, pág.44.

Relação dos índios que vão de muda para o Arsenal em 27 de abril de 1770. APEP. Códice 227: correspondências de diversos com governo, doc. 03.

Relação da madeira que se carece para o engradamento das obras exteriores da praça de São José do Macapá. APEP. Códice 242: correspondências de diversos com governo, doc. 34.

Relação de madeiras que leva a canoa. APEP. Códice 252: correspondências de diversos com governo, doc. 79.

Relação das madeiras que leva o Soldado Antônio Batista. APEP. Códice 252: correspondências de diversos com governo, doc. 81.

Relação das madeiras que vão para o Real Arsenal de Lisboa, a saber. APEP. Códice 278: correspondências de diversos com governo, doc. 57.

Relação do número dos serventes do mês de julho, municidados pela repartição do serviço do Arsenal, em que se mostra a diferença que foram demais nas ordens do mantimento e mapa diário. APEP. Códice 295: correspondências de diversos com governo, doc. 61.

Relação das madeiras que se acham da fábrica do Lugar de Barcarena. APEP. Códice 314: correspondências de diversos com governo, doc. 20.

APEP. Códice: 332: Acervo da Companhia do Grão-Pará - 1778.

Arquivo Nacional do /RJ

Seção de microfilmagem e fotografia.

Fundo: Negócios de Portugal: Avulsos originais enviados pelos governadores da Capitania do Pará à Secretaria do Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos. (1764-1807)

Lista da carga da Cia de Comércio que vai na presente frota deste ano de 1765. Pará, 30 de novembro de 1765. ANRJ, AN_37_97, vol. 1, fl. 40.

Lista da carga da CIA que leva a corveta São Pedro Gonçalves. Pará, 18 de janeiro de 1767. ANRJ, AN_37_97, vol. 1, fl. 111.

Resumo da carga da fragata São Francisco Xavier. Pará, 27 de junho de 1767. ANRJ, AN_37_97, vol. 1, fl. 202.

Resumo da carga do galeão Nsa. Sra. da Glória. ANRJ, AN_37_97, vol. 1, doc. 203.

Relação das madeiras que se embarcaram para o Arsenal de Lisboa, na charrua Nossa Senhora das Mercês, capitão José dos Santos. Pará, 23 de outubro de 1767. ANRJ, AN_37_97, vol. 1, fl. 224.

Lista das cargas que leva a frota desta cidade do Pará para Lisboa, os navios Nsa. Sra. das Mercês,

Santa Anna e São Francisco Xavier, Nsa. Sra. Madre de Deus e Nsa. Sra. do Cabo. Pará, 22 de outubro de 1767. ANRJ, AN_37_97, vol. 1, fl. 231, p. 245.

Conta corrente da Fazenda Real com a Companhia. Pará, 24 de outubro de 1767. ANRJ, AN_37_97, vol. 1, fl. 232.

Mapa das cargas que transporta de Belém para Lisboa a corveta Santanna, S. José e Almas, que partiu no dia 20 de janeiro. Pará, 27 de janeiro de 1781. ANRJ, AN_37_97, vol. 3, fl. 20.

Relação das madeiras embarcadas corveta Santanna, S. José e Almas. Pará, 27 de janeiro de 1781. ANRJ, AN_37_97, vol. 3, fl. 22.

Mapa das cargas que transporta de Belém para Lisboa o navio da Cia de comércio, Nossa Senhora de Belém e São João Baptista. Pará, 27 de janeiro de 1781. ANRJ, AN_37_97, vol. 3, fl. 31.

Mapa da carga que leva o navio Macapá. Pará, 24 de abril de 1781. ANRJ, AN_37_97, vol. 3, fl. 110.

Mapa geral das embarcações que entraram na cidade de Belém no ano de 1780. Nome do navio, seus donos, capitães, rota e o que transportavam. ANRJ, AN_37_97, vol. 3, fl. 114.

Mapa da carga que transporta o barco Santo Antônio e Almas do porto de Belém para a Bahia. Pará, 31 de janeiro de 1783. ANRJ, AN_37_97, vol. 4, fl. 2.

Mapa da carga que leva o navio Santo Antônio Delfim de Belém para Lisboa em 21 de março de 1783. ANRJ, AN_37_97, vol. 4, fl. 28.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que do porto do Pará transporta para o de Lisboa a corveta Nossa Senhora das Neves e Bom Conceito, pronta para partir em 2 de junho de 1783. Pará, 2 de junho de 1783. ANRJ, AN_37_97, vol. 4, fl. 125.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que do porto de Belém transporta para o do Maranhão em 02 de julho de 1783 a Sumaca Nossa Senhora da Apresentação, Santo Antônio e Almas vinda de Pernambuco, com escala no Maranhão, com 6 dias de viagem, de que é mestre e dono Jacinto José Ferreira. Morador do Maranhão. Pará, 02 de julho de 1783. ANRJ, AN_37_97, vol. 4, fl. 131.

Mapa da carga que leva a sumaca nossa senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas, vinda para o Maranhão e o navio Santo Antonio Flor de Murta para Lisboa, prontos para partir em 5 de julho de 1783. Pará, 5 de julho de 1783. ANRJ, AN_37_97, vol. 4, fl. 146.

Mapa da carga que transporta a galera Nossa Senhora da Conceição Africana, de Belém para Lisboa. Pará, 29 de setembro de 1783. ANRJ, AN_37_97, vol. 4, fl. 181.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que levam para o porto do Maranhão e da Bahia as sumacas abaixo declaradas e para o de Lisboa os navios também declarados, a partir em 28 de outubro de 1783. ANRJ, AN_37_97, vol. 4, fl. 223.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que leva a corveta Nossa Senhora das Neves e Bom Conceito, do porto do Pará para Lisboa, pronta para partir em 20 de abril de 1784. Pará, 20 de abril de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 140.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que leva do porto do Pará para a Lisboa o navio Santo Antonio Flor de Murta e para a Cidade do Porto a galera Nossa Senhora da Vitória, prontos para partir em 8 de maio de 1784. Pará, 8 de maio de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 154.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que leva do porto do Pará para a Lisboa a corveta Nossa Senhora de Alcântara pronta para partir em 3 de julho de 1784. Pará, 3 de julho de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 178.

Conta do custo de 40 aduelas pequenas enviadas pelo navio Nossa Senhora da Graça Maranhão, por conta da encomenda de maio de 1780. Pará, 8 de setembro de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 192.

Representação do governador informando sobre o estado da fabricação de madeiras. Pará, 01 de setembro de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 196.

Representação do intendente dos Armazéns Reais e Ribeira [Mathias José Ribeiro] pedindo que se envie alguns mestres e oficiais do reino capazes de desempenhar as funções na Ribeira da cidade. Pará, 29 de agosto de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 197.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que do porto do Pará transporta para o de Lisboa o navio Nossa Senhora da Graça Maranhão, pronto para partir em 2 de setembro de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 200.

Carta da Rainha para o governador Martinho de Souza e Albuquerque, pedindo parecer sobre as divergentes informações que chegaram ao Reino sobre a fabricação de madeiras.

Mapa da carga do Navio Sam Macário, que parte do Pará para Lisboa. Pará, 17 de outubro de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 303.

Mapa da carga que leva de Belém para Lisboa o navio Ns. Sra. da Conceição e Rei Davi, pertencente à João Pereira de Carvalho, morador de Lisboa. Pará, 29 de novembro de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 340.

Mapa da carga que leva de Belém para Lisboa a corveta Ns. Sra. dos Remédios e Fortuna. Pará, 26 de dezembro de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 383.

Mapa da carga que leva de Belém para Lisboa a fragata Coração de Jesus e Águia. Pará, 26 de dezembro de 1784. ANRJ, AN_038_97, vol. 5, fl. 390.

Mapa da Tesouraria Geral dos índios do ano de 1784. Pará, 29 de março de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 04, p.416.

Mapa da carga que leva a corveta Nossa Senhora das Necessidades de Belém para Lisboa em 10 de abril de 1785. Pará, 10 de abril de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 30.

Relação das madeiras de construção embarcadas no navio Grão-Pará, com destino ao Arsenal Real da Marinha, referente a diversas encomendas. Pará, 11 de abril de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 35.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para Lisboa o navio Gram Pará, em 11 de abril de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 35.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para Lisboa a corveta São Rafael, capitão Manuel Gomes da Ressurreição, em 19 de setembro de 1785. Pará, 19 de setembro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 200.

Mapa da carga e do valor dos gêneros e das madeiras que transporta de Belém para Lisboa a fragata Coração de Jesus e Águia, capitão Antônio José Monteiro, em 19 de setembro de 1785. Pará, 19 de setembro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 210.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para Lisboa o navio Nossa Senhora do Carmo e Santa Anna ou Dom Alexandre, capitão João de Melo Lobo, em 18 de outubro de 1785. Pará, 18 de outubro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 232.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para Lisboa a corveta São Pedro de Alcântara, piloto Antônio José da Rocha, em 19 de outubro de 1785. Pará, 19 de outubro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 236.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para Lisboa o navio Santo Antônio Flor de Murta, de Ambrósio Henriques e Companhia, morador no Pará, capitão Manuel da Silva Thomáz, em 22 de outubro de 1785. Pará, 22 de outubro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 243.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para Lisboa a galera Nossa Senhora da Conceição, São José e São Caetano, de José Raymundo Portel e Companhia, morador na cidade de Lisboa, capitão Francisco Soares Vieira, em 11 de dezembro de 1785. Pará, 11 de dezembro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 249.

Relação das pranchas que se embarcaram no navio Nossa Senhora da Graça Maranhão, do Conde de Cantanhede, morador na cidade de Lisboa, capitão Veríssimo Duarte Rosa, por conta da encomenda de 31 de outubro de 1776. Pará, 16 de dezembro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 251.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade do Porto o navio Nossa Senhora da Boa Nova e Santa Quitéria, capitão José Telles de Araújo, em 5 de novembro de 1785. Pará, 5 de novembro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 275.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora do Monte do Carmo e Victória, em 18 de dezembro de 1785. Pará, 18 de dezembro de 1785. ANRJ, AN_038_97, vol. 06, fl. 276.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora da Conceição Paquete, capitão João dos Banhos Souza, em 17 de janeiro de 1786. Pará, 17 de janeiro de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 7.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade de Lisboa a galera Minerva e São Macário, capitão Francisco José da Silva, em 18 de março de 1786. Pará, 18 de março de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 18.

Ofício do governador sobre as ordens que recebeu de se construir uma corveta de 16 até 20 peças no estaleiro da cidade. Pará, 15 de março de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 20.

Ofício do governador sobre às ordens que recebeu de continuar o envio de varas de parreiras. Pará, 15 de março de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 24.

Parte geral do mapa dos navios que entraram no Pará, em o ano de 1785, constando nome, origem e escalas, dias de viagem, senhorios (donos) e onde residiam, carga que trouxeram e dízimos. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 62.

Mapa da carga e do valor dos gêneros que que transporta do porto do Pará em direção à Lisboa a galera Santa Izabel, Rainha de Portugal, pronta para partir em 17 de abril de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 63.

Lista de 24 pranchas da encomenda de 30 de agosto de 1783, com suas respectivas dimensões que recebeu na galera Santa Izabel Rainha de Portugal, o capitão Boaventura José Alvarez, para transportá-las de Belém para Lisboa. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 133.

Mapa da carga e valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade o Porto a corveta São Bento, capitão Francisco José da Silva Vieira. Pará, 12 de julho de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 145.

Mapa da carga e valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade de Lisboa a corveta São Francisco e Providência, capitão Manoel Antônio Pereira. Pará, 14 de julho de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 164.

Mapa da carga e valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade de Lisboa a corveta São Jorge, capitão Thomas Joaquim de Medeiros. Pará, 29 de julho de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 184.

Mapa da carga e valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade de Lisboa o navio Santo Antônio Flor de Murta, capitão Manoel da Silva Thomas. Pará, 25 de agosto de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 214.

Mapa da carga e valor dos gêneros que transporta de Belém para a cidade de Lisboa o navio São Sebastião, capitão Francisco Vaz de Carvalho. Pará, 25 de setembro de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 232.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Conceição Rey Davi, capitão Bernardo Franco. Pará, 23 de setembro de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 234.

Conhecimento de 40 varas e cem achas, embarcadas e remetidas pela galera São Domingos Flor do Pará, a cargo do capitão Domingos Joze Soares, por conta de diversas encomendas feitas. Pará, 23 de setembro de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 236.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Jesus, Maria José, capitão João da Cruz. Pará, 9 de outubro de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 240, p. 940.

Lista de 181 pranchas da encomenda de 8 de junho de 1776, com suas respectivas dimensões que recebeu o navio São Sebastião, o capitão Francisco Vaz de Carvalho, por conta da Fazenda Real, para transportá-las de Belém para Lisboa. Pará, 25 de setembro de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 234.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Conceição, São Domingos. Pará, 25 de setembro de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 260.

Ofício do governador do estado informando sobre a chegada do carpinteiro Julião Alves, enviado por ordem de Sua Majestade para aprovar e acompanhar o corte das madeiras.

Aviso do conhecimento de 100 varas e 300 achas, que nessa ocasião se remetem de Belém para Lisboa, pela corveta Nossa Senhora de Belém, a cargo do capitão Domingos Herculano dos Santos. Pará, 9 de novembro de 1786. ANRJ, vol. 07, fl. 284.

Nome de todas as embarcações que entraram no Porto do Pará, com suas respectivas informações, no ano de 1786. Pará, 31 de dezembro de 1786. ANRJ, AN_038_97, vol. 07, fl. 256.

Relação das pranchas com suas respectivas dimensões que se embarcou no navio Nossa Senhora da Graça Maranhão, a cargo do capitão Veríssimo Duarte Roza, para serem transportadas de Belém para Lisboa, com destino ao Arsenal Real do Exército, por conta da encomenda de 31 de outubro de 1776. Pará, 19 de janeiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 15.

Aviso do conhecimento de 100 varas para parreiras que se transportam pelo navio Nossa Senhora da Graça Maranhão, a cargo do capitão Veríssimo Duarte Roza, para serem transportadas de Belém para Lisboa, por conta de diversas encomendas. Pará, 19 de janeiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 17.

Aviso do conhecimento de 50 varas e 200 achas que se transportam pela corveta Nossa Senhora das Neves Bom Conceito, a cargo do capitão Jozé Gonçalves Beirez, para serem transportadas de Belém para Lisboa, por conta de diversas encomendas. Pará, 19 de janeiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 18.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora do Carmo e Leão, capitão Francisco de Abreu, pronta para partir em 20 de janeiro de 1787. Pará, 20 de janeiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 23.

Ofício do governador do estado sobre o trabalho do trabalho na fábrica Real das madeiras do Acará. Pará, 31 de janeiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 41.

Informação sobre as 75 varas e 1000 achas que se remetem pelo navio Águia Coração de Jesus, capitão Antonio José Monteiro. Pará, 01 de fevereiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 44.

Recibo das varas para parreiras, marcadas com a marca R, no navio Águia Coração de Jesus, pelo mestre Joaquim José. Pará, 01 de fevereiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 45.

Recibo das mil achas de lenha, no navio Águia Coração de Jesus, pelo mestre Joaquim José, por ordem da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda do Estado do Pará, para entregar na corte e cidade de Lisboa. Pará, 01 de fevereiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 46.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade do Porto a galera Nossa Senhora da Victória, capitão Manoel José de Paiva. Pará, 05 de fevereiro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 71, p. 77.

Aviso de conhecimento da relação do custo de doze pranchas embarcadas na galera Sta Izabel, a cargo do capitão Bernardo da Costa de Carvalho, por conta da encomenda de 18 de junho de 1776. Pará, 16 de junho de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 92.

Relação das pranchas embarcadas na galera Sta Izabel, a cargo do capitão Bernardo da Costa de Carvalho, com destino ao Arsenal do Exército de Lisboa, por conta da encomenda de 18 de junho de 1776. Pará, 16 de junho de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 95

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade De Lisboa a galera Sta. Izabel Rainha de Portugal. Pará, 17 de junho de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 105.

Ofício informando o conhecimento e relação do custo de setenta e oito pranchas embarcadas no navio Grão-Pará. Pará, 14 de agosto de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 124.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora do Monte do Carmo, Victória. Pará, 15 de agosto de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 126.

Ofício informando o envio de achas de lenha para as Cozinhas Reaes, embarcadas no navio Grão-Pará. Pará, 15 de agosto de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 129.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a corveta São Francisco Providência. Pará, 15 de agosto de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 131.

Informação de achas de lenha enviadas para as Cozinhas Reais. Pará, 15 de agosto de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 138.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora da Graça Infanta Carlota, capitão Manoel Gomes Barboza. Pará, 14 de setembro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 160.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora da Conceição Paquete. Pará, 13 de outubro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 178.

Ofício do governador informando que sobre o embarque de madeiras pelo mestre Julião Alves. Pará, 13 de outubro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 179.

Ofício do governador informando sobre viagem para o Lugar de Barcarena, Vila do Conde e Beja, para averiguar como está funcionando a fábrica de madeiras que mandou erigir nas proximidades da vila do Conde. Pará, 13 de outubro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 181.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora da Luz. Pará, 29 de outubro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 195.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a corveta Santo Antônio Sertório, capitão Antônio José de Seixas. Pará, 26 de novembro de 1787. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 201.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o Navio Nossa Senhora da Conceição Rey David. Pará, 27 de dezembro de 1787. ANRJ,

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora da Conceição e São Domingos. Pará, 23 de janeiro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 209.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a corveta Nossa Senhora das Neves Bom Conceito. Pará, 25 de janeiro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 8, fl. 211.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o fragata Coração de Jesus, Águia, de Sua Majestade. Pará, 22 de março de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 24.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Graça, Maranhão. Pará, 22 de abril de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, fl. 207.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade do Porto a corveta São Bento. Pará, 22 de abril de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 08, f. 210.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora do Carmo Pacote. Pará, 07 de maio de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 65.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora da Piedade, Albuquerque. Pará, 03 de agosto de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 79.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora da Conceição e São José. Pará, 02 de outubro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 95.

Aviso do recibo de 200 achas de lenha, por conta da encomenda de 05 de abril de 1786, que se envia pelo navio Nossa Senhora do Carmo Leão. Pará, 31 de outubro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 139.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a corveta Nossa Senhora das Neves e Bom Conceito. Pará, 31 de outubro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 8, fl. 211.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora do Carmo e Leão. Pará, 01 de novembro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 151.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a Fragata Coração de Jesus, Águia, de Sua Majestade. Pará, 27 de novembro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 161.

Aviso do envio de 200 achas de lenha pela galera Nossa Senhora da Luz. Pará, 13 de dezembro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 163.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora da Luz, de Manuel Caetano Vianna, morador de Lisboa, a cargo do capitão Manuel, vinda de Lisboa. Pará, 27 de novembro de 1788. ANRJ, AN_039_97, vol. 09, fl. 125.

Aviso do recibo de 200 achas de lenha, que se envia pelo navio Santo Antonio Flor da Murta, a cargo do capitão Manuel da Silva Thomás. Pará, 27 de fevereiro de 1789. ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 28.

Aviso do recibo de 100 achas de lenha, que se envia pelo navio Rei David, a cargo do capitão Antônio de Souza Aguiar. Pará, 28 de março de 1789. ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 40.

Mapa da carga e valor dos gêneros e das madeiras que do Pará transportaram para a cidade de Lisboa, do Porto, do Maranhão e da Bahia as embarcações no ano de 1788. Pará, 28 de março de 1789. ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 50.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Conceição Rei David, a cargo do capitão Antônio de Souza Aguiar. Pará, 28 de julho de 1789. ANRJ, ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 53.

Relação e recibo das madeiras enviadas ao Arsenal Real do Exército de Lisboa pela fragata Águia, por conta da encomenda de 8 de junho de 1776. Pará, 6 de agosto de 1789. ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 166.

Recibo de 2400 achas de lenha recebida na fragata Águia para serem transportadas para Lisboa, com destino ao consumo da Cozinha Real. Pará, 6 de agosto de 1789. ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 171.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a fragata de S. Majestade, Coração de Jesus e águia a cargo do capitão Antônio José Monteiro. Pará, 06 de agosto de 1789. ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 166, 175 e 180.

Ofício de Manuel José da Silva, para Martinho de Melo e Castro. Informa que se encontra na diligência que lhe foi ordenada sobre a construção de madeiras neste Estado. Pará, 28 de dezembro de 1789. ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 200.

Mapa da carga, do valor dos gêneros e das madeiras que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a fragata de S. Majestade, Príncipe da Beira a cargo do capitão Manuel da Silva Thomás. Pará, 03 de dezembro de 1789. ANRJ, AN_039_97, vol. 10, fl. 221.

Parte geral das embarcações que entraram no porto do Pará e da carga que elas conduziram em todo o ano de 1789. Pará, 01 de fevereiro de 1790. ANRJ, AN_039_97, vol. 11, fl. 43.

Mapa da carga, do valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Conceição Rey David. Pará, 16 de maio de 1790. ANRJ, AN_039_97, vol. 11, fl. 43.

Mapa da carga, do valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade do Porto a corveta Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio. Pará, 30 de maio de 1790. ANRJ, AN_039_97, vol. 11, fl. 58.

Mapa da carga, do valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o Bergantim Nossa Senhora da Piedade e São José. Pará, 28 de maio 1790. ANRJ, AN_039_97, vol. 11, fl. 60.

Mapa da carga, do valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a charrua de Sua Majestade Coração de Jesus e a cargo do capitão Antonio José Monteiro. Pará, 18 de julho de 1790. ANRJ, AN_039_97, vol. 11, fl. 170.

Mapa da carga, do valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade do Porto a corveta charrua São Bento, de Thomás da Rocha Pinto a cargo do capitão José Agostinho de Barbosa. Pará, 14 de julho de 1790. ANRJ, AN_039_97, vol. 11, fl. 173.

Mapa da carga, do valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Graça Maranhão, a cargo do capitão Veríssimo Duarte Roza. Pará, 24 de outubro de 1790. ANRJ, AN_039_97, vol. 11, fl. 234.

Mapa da carga, do valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Dois Irmãos, a cargo do capitão Joaquim da Trindade Caraboni. Pará, 24 de novembro de 1790. ANRJ, AN_039_97, vol. 11, fl. 248.

Mapa da carga e valor dos gêneros que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a corveta Nossa Senhora Belém, capitão Manoel Gomes Barboza. Pará, 09 de fevereiro de 1792. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl. 32.

Ofício do governador do estado informando sobre continua recolhendo ao porto da cidade as madeiras que estão sendo aprontadas pelas fábricas. Pará, 31 de janeiro de 1792. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl. 35.

Mapa da carga, do valor dos gêneros e da madeira que no ano de 1790 transportaram do Pará as embarcações para as cidades de Lisboa, Porto, Maranhão e Bahia. Pará, 07 de abril de 1791. ANRJ, AN_40_97, vol. 12.

Mapa da população e produção da capitania do Pará de 1789. Pará, 13 de maio de 1791. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl.110.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a charrua de Sua majestade, Coração de Jesus, Águia, capitão Felipe Alberto Patroni. Pará, 15 de maio de 1791. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl. 128.

Plano por onde se estabelece os novos valores da madeira fabricada para os Reais Arsenais do Exército e da Marinha. Pará, 01 de março de 1791. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl. 139.

Balço do rendimento e despesa da fábrica de madeiras estabelecida no rio Abaeté, de agosto de 1797 até o fim do ano de 1798. S/D. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl. 156.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a corveta Rio Douro, capitão José do Espírito Santo da Fonseca. Pará, 03 de agosto de 1791. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl. 232.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a corveta São Bento, capitão José Agostinho Barboza. Pará, 14 de setembro 1791. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl. 266.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a corveta Correio de Lisboa, capitão Antônio José de Sousa. Pará, 26 de novembro 1791. ANRJ, AN_40_97, vol. 12, fl. 300.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Conceição Rei David, capitão Antônio de Souza e Aguiar. Pará, 09 de abril de 1792. ANRJ, AN_40_97, vol. 13, fl. 116.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Graça, Maranhão, capitão Veríssimo Duarte Roza. Pará, 08 de maio de 1792. ANRJ, AN_40_97, vol. 13, fl. 160.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Conceição Aurora. Pará, 08 de julho de 1792. ANRJ, AN_40_97, vol. 13, fl. 199.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportaram para as cidades de Lisboa, Porto e Maranhão as embarcações no ano de 1792. ANRJ, AN_40_97, vol. 14, fl. 104.

Ofício do governador Francisco de Souza Coutinho para o comerciante de Lisboa, João Teixeira de Barros, sugerindo que o comerciante faça investimentos no comércio de escravos e de madeiras. Pará, 22 de janeiro de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 30.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Luz. Pará, 05 de fevereiro de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 47.

Lista das madeiras que leva de Belém para Lisboa o navio de Sua Majestade Nossa Senhora da Esperança Princesa Real, a cargo do mestre José Luiz, com destino ao Real Arsenal do Exército de Lisboa. Pará, 05 de fevereiro de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 336.

Lista das madeiras que leva de Belém para Lisboa o navio de Sua Majestade Príncipe da Beira, a cargo do mestre Matheus Alves, com destino ao Real Arsenal do Exército e Real Arsenal da Marinha de Lisboa. Pará, 17 de junho de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 353.

Recibo de 400 varas de parreiras recebidas no navio Nossa Senhora da Graça Maranhão, a cargo do capitão Veríssimo Duarte Roza. Pará, 17 de julho de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 383.

Recibo de 170 varas de parreiras recebidas no navio Rainha de Nantes, a cargo do capitão Custódio José da Costa. Pará, 17 de julho de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 384.

Recibo de 200 varas de parreiras recebidas no navio Santa Anna Vigilante, a cargo do capitão Simão Luís Cabo. Pará, 15 de outubro de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 419.

Recibo de 100 varas de parreiras recebidas na corveta Abreu, a cargo do capitão Antônio Garcia Alves. Pará, 11 de novembro de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 423.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora das Maravilhas, capitão Antônio de Souza Aguiar. Pará, 28 de novembro de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 429.

Recibo de 130 varas de parreiras recebidas na galera Nossa Senhora das Maravilhas, capitão Antonio de Souza Aguiar. Pará, 26 de novembro de 1795. ANRJ, AN_41_97, vol. 15, fl. 423.

Balanço do que se fez de despesa com as madeiras envidas para Portugal e as que se utilizaram nas obras na Capitania (1789-1795). Pará, 01 de junho de 1796. ANRJ, AN_41_97, vol. 16, fl. 154.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a charrua de sua majestade São Carlos, capitão João Franco. Pará, 03 de janeiro de 1798. ANRJ, AN_42_97, vol. 18, fl. 452.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa, Porto e Maranhão em todo ano de 1797. Pará, S/D. ANRJ, AN_42_97, vol. 18, fl. 554.

Ofício do governador informando sobre a ordem de demarcação das matas. Pará, 18 de maio de 1798. ANRJ, AN_42_97, vol. 19, fl. 209.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa a galera Minerva d' Alfama, capitão Mathias Antonio Gomes. Pará, 24 de outubro de 1798. ANRJ, AN_42_97, vol. 19, fl. 256.

Ofício de Francisco de Souza Coutinho informando que não terá como fazer o corte de madeiras no Amazonas. Pará, 04 de junho de 1800. ANRJ, AN_43_97, vol. 21, fl. 60.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa o navio Santo Antônio Expedição e Grão Maranhão, capitão José Reis Aguiar. Pará, 01 de dezembro de 1800. ANRJ, AN_43_97, vol. 21, fl. 247.

Conhecimento da madeira recebida pelo capitão da charrua de Sua Majestade, Augusta, para serem transportadas para Lisboa. Pará, 10 de maio de 1801. ANRJ, AN_43_97, vol. 21, fl. 362.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa as embarcações abaixo declaradas. Pará, 12 de maio de 1801. ANRJ, AN_43_97, vol. 22, fl. 168.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transporta para a cidade de Lisboa as embarcações abaixo declaradas. Pará, 28 de novembro de 1801. ANRJ, AN_43_97, vol. 22, fl. 210.

Conhecimento da madeira recebida pelo capitão da charrua de Sua Majestade, Augusta, para serem transportadas para Lisboa. Pará, 10 de maio de 1801. ANRJ, AN_43_97, vol. 22, fl. 362.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa as embarcações abaixo declaradas. Pará, 24 de janeiro de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 22.

Relação dos gêneros que se despacharam para embarcar na galera Estrela. Pará, 24 de janeiro de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 42.

Relação dos gêneros que se despacharam para embarcar na galera Pombinha. Pará, 24 de janeiro de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 51.

Relação dos gêneros que se despacharam para embarcar na galera Especulação. Pará, 24 de janeiro de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 58.

Relação dos gêneros que se despacharam por esta Alfândega para embarcar na galera Flor do Mar. Pará, 28 de novembro de 1801. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 80.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora do Monte do Carmo, de que é capitão Manoel José Rodrigues. Pará, 24 de janeiro de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 94.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Pérola, de que é mestre José Joaquim de Santa Anna. Pará, 19 de abril de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 98.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Bela Luíza, de que é capitão Antônio Bonifácio de Souza. Pará, 02 de junho de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 108.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Aliança, de que é capitão Manoel Lourenço Gil. Pará, 02 de junho de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 112.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Triunfo, de que é mestre Felipe da Silva. Pará, 17 de junho de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 142.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Paquete Feliz, de que é capitão Jozé Pinto Duarte. Pará, 31 de julho de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 150.

Mapa da exportação dos produtos da capitania do Pará, no ano de 1801. Pará, 15 de agosto de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 168.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Perola de Lisboa, de que é mestre Jozé Joaquim de Santa Anna. Pará, 12 de dezembro de 1802. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 204.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Bella Luiza, de que é capitão José Ferreira de Araújo. Pará, 25 de janeiro de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 218.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Paquete Real Correio Marítimo, de que é comandante o 2º Tenente do Mar Paulo José Miguel de Brito. Pará, 07 de março de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 226.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Arrabida Flor do Pará, de que é capitão Antônio Fragoso dos Santos. Pará, 23 de abril de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 233.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora de Nazareth Aliança, de que é capitão Manoel Lourenço Gil. Pará, 07 de junho de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 241.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o Bergantim Triunfo, de que é capitão Manoel Francisco Pereira. Pará, 20 de julho de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 247.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade do Porto e de Lisboa a galera Flor do Mar, de que é capitão Francisco José Ferreira. Pará, 20 de julho de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 250.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Ventura Feliz, de que é capitão Manoel de Araujo Biza. Pará, 05 de agosto de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 257.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Pérola, de que é mestre Jozé Joaquim de Santa Anna. Pará, 21 de agosto de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 263.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Pernambucana, de que é capitão Heitor Homem da Costa. Pará, 03 de setembro de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 267.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Santa Cruz, de que é capitão Antonio Jozé Luiz. Pará, 17 de outubro de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 276.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Bella Luiza, de que é capitão José Ferreira de Araújo. Pará, 16 de dezembro de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 281.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Nossa Senhora do Monte do Carmo, de que é capitão Manoel José Rodrigues. Pará, dezembro de 1803. ANRJ, AN_44_97, vol. 23, fl. 286.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Nossa Senhora da Conceição Minerva, de que é capitão Manoel Carlos dos Santos. Pará, 28 de março de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 2.

Relação dos gêneros que se despacharam para embarcar no bergantim Conceição Minerva. Pará, 28 de março de 1804. ANRJ, ANRJ, vol. 24, fl. 2.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Arrabida Flor do Pará, de que é capitão Antonio Fernandes dos Santos. Pará, 12 de abril de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 17.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a corveta Flora, de que é capitão Domingos Pereira Lisboa. Pará, 13 de maio de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 29.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Triunfo, de que é capitão Manoel Francisco Pereira. Pará, 25 de junho de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 33.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Aliança, de que é capitão Manoel Lourenço Gil. Pará, 07 de agosto de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 36.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Pérola, de que é capitão José Joaquim de Santa Anna. Pará, 04 de outubro de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 36.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Comerciante, de que é capitão Ricardo Jose de Sá. Pará, 03 de outubro de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 45.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Grão Maranhão, de que é capitão Joze Joaquim Caparica. Pará, 05 de outubro de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 49.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora do Monte do Carmo, de que é capitão Bernardo Pereira. Pará, 21 de outubro de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 101.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera pombinha, de que é capitão Constâncio Guelf. Pará, 05 de dezembro de 1804. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 118.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Bela Luíza, de que é capitão José Ferreira de Araújo. Pará, 17 de março de 1805. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 139.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Pernambucana, de que é capitão Heitor Homem da Costa. Pará, 17 de março de 1805. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 141.

Observação dos gêneros que se enviou pela charrua São Carlos, de sua majestade. Pará, S/D. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 142.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Triunfo, de que é capitão Manoel Francisco Pereira. Pará, 01 de maio de 1805. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 146.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Conceição Minerva, de que é capitão Francisco de Salles Silva. Pará, 28 de junho de 1805. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 149.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera pombinha, de que é capitão Constâncio Guelf. Pará, 06 de fevereiro de 1806. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 207.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Flor de Lisboa, de que é capitão Matheus Francisco de Assis. Pará, 21 de março 1806. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 216.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Triunfo, de que é capitão Manoel Francisco Pereira. Pará, 21 de março 1806. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 146.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Arrabida, de que é capitão João José Franco. Pará, 31 de julho de 1806. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 239.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o bergantim Triunfo, de que é capitão Manoel Joaquim da Silva. Pará, 21 de março 1806. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 269.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa a galera Pombinha, de que é capitão Manoel José Avelino. Pará, 12 de setembro 1807. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 275.

Mapa da carga e valor dos gêneros e da madeira que do Pará transportam para a cidade de Lisboa o navio Comerciante, de que é capitão Manoel Carlos. Pará, 16 de outubro de 1807. ANRJ, AN_44_97, vol. 24, fl. 281.

Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate)

Avulsos/Pará

CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei [D. José], sobre as despesas obtidas com a chegada de casais das Ilhas dos Açores para povoar o interior da Capitania.21/11/1751. AHU_ACL_CU_013, Cx. 32, D. 3065.

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], sobre o naufrágio do navio de transporte de casais açorianos para aquela Capitania.01/10/1754. AHU_ACL_CU_013, Cx. 37, D. 3458.

OFÍCIO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real], para o [governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio de dois navios para defesa do litoral costeiro daquele Estado e para o transporte de madeira. 23/02/1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 37, D. 3492.

CONSULTA do Conselho Ultramarino para o rei D. José, sobre a carta do governador e capitão general do estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, quanto à construção de novos quartéis para aquartelamento das tropas deslocadas do Reino para o Pará. 04/03/1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 37, D. 3501.

OFÍCIOS (minutas) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real], para o Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], e para o governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará, [Francisco Xavier de Mendonça Furtado], sobre a nau "Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira" que irá ao Pará carregar as madeiras necessárias para a fábrica da Ribeira das Naus em Lisboa, e a qualidade do fardamento a fazer para as Tropas daquele Estado. 01/05/1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 38, D. 3543.

Carta do Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o rei D. José I, em resposta à provisão de 13 de março de 1755, relativa à conclusão da construção de dois quartéis para os dois novos Regimentos estabelecidos na cidade de Belém do Pará. 05/08/1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 38, D. 3572.

OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre as dificuldades em conseguir índios das Aldeias para trabalharem numa fábrica de canoas estabelecida na Ribeira de Moju, em consequência da concessão de liberdade e alforria aos índios daquele Estado. 17/08/1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 39, D. 3625.

OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, remetendo duas relações das madeiras embarcadas nas naus "Nossa Senhora de Nazaré" e "Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira"; e solicitando alguns carregamentos de cal necessária à reparação das Fortalezas daquela capitania. 07/09/1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 39, D. 3651.

OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre a entrega de dinheiro para despesas com o transporte de madeiras com destino ao Reino e para o custeamento das naus de guerra que realizarão o frete. 08/09/1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 39, D. 3652.

OFÍCIO do [capitão] Domingos Dantas para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o acidente sofrido pela nau capitânia "Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira", a qual comandava, nos baixios do Tijoca à saída do porto da cidade de Belém do Pará; e remetendo as relações das madeiras trazidas pela mesma embarcação e da carga transportada pela frota. 19/11/1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 39, D. 3683.

OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre as preocupações provocadas pelo exercício do governo, nomeadamente o insucesso sofrido pela nau de guerra "Nossa Senhora de Nazaré", e a partida do iate "Santa Teresa e São João da Cruz" com um carregamento de madeiras para o Reino.

OFÍCIO de Francisco de Aguiar e Sousa para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real], sobre o atraso no transporte de madeiras da capitania para o

Reino e os acontecimentos decorrentes da viagem. 27/06/1756. AHU_ACL_CU_013, Cx. 41, D. 3767.

OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre a arrematação do contrato das madeiras do Pará por José Miguel Aires. 09/11/1756. AHU_ACL_CU_013, Cx. 41, D. 3804.

OFÍCIO do [governador interino do Estado do Maranhão e Pará], Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o descimento de Índios vindos do Rio Negro, remetidos pelo governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará [Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para a fundação de uma nova Aldeia nas proximidades da Ribeira do Moju, atendendo à necessidade de mão-de-obra para a conservação e aumento do trabalho na fábrica das canoas ali estabelecida. 13/11/1756. AHU_ACL_CU_013, Cx. 41, D. 3816.

AUTO das cartas do ouvidor geral e intendente da capitania do Pará, João da Cruz Dinis Pinheiro, para o [secretário de Estado e Negócios Estrangeiros e da Guerra, conde de Oeiras, Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre o descobrimento do rio Tapajós, as guerras de índios, estabelecimento das vilas de Bragança e Ourém, e suas respostas. 1756. AHU_ACL_CU_013, Cx. 42, D. 3838.

OFÍCIO do provedor [interino] da Fazenda Real do Pará, João Inácio de Brito e Abreu, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real], sobre a arrematação do contrato de transporte das

OFÍCIO do Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre o transporte de madeiras da capitania para o Reino e a conveniência de se estabelecer uma fábrica de madeiras na cidade de Belém do Pará. 21/07/1758. AHU_ACL_CU_013, Cx. 43, D. 3963.

OFÍCIO do Bispo do Pará, [D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo relação das madeiras da capitania transportadas a bordo da galera "Nossa Senhora da Atalaia", de que é capitão Francisco Duarte Serra. 19/09/1758. AHU_ACL_CU_013, Cx. 44, D. 398

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. 11/02/1759. AHU_ACL_CU_013, Cx. 44, D. 4008.

OFÍCIO do [intendente geral da Polícia de Lisboa], Rodrigo de Sande e Vaz, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo os mapas das cargas das três naus vindas do Pará, escoltadas pela fragata de guerra "Nossa Senhora das Mercês", comandada pelo [capitão de mar-e-guerra, João da Silva]. 28/05/1759. AHU_ACL_CU_013, Cx. 44, D. 4076.

OFÍCIO do [secretário do Conselho Ultramarino] José Joaquim de Lavre para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo duas relações de madeiras provenientes do Pará, a bordo das galeras "São José" e "Nossa Senhora da Atalaia e Senhor do Bonfim", para serem entregues na fábrica da Ribeira das Naus, em Lisboa. 06/07/1759. AHU_ACL_CU_013, Cx. 45, D. 4089.

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 o transporte de madeiras da capitania do Pará para o Reino. 20/10/1760. AHU_ACL_CU_013, Cx. 47, D. 4316.

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 o transporte de madeiras daquela capitania para o Reino para as lanchas e escaleres do serviço da Ribeira das Naus de Lisboa. 20/10/1760. AHU_ACL_CU_013, Cx. 47, D. 4317.

OFÍCIO do comandante da frota do Pará, [o capitão-de-mar-e-guerra], João da Silva para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em que dá conta da viagem que fez com sua frota para Lisboa e remete o mapa de tudo o que se embarcou na mesma, no porto do Pará, tendo sido acompanhado pelos navios "Santa Ana" e "São Sebastião", trazendo abordo escravos de Cachéu. 26/01/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 48, D. 4407.

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 o transporte de madeiras, distribuição de armas e ferramentas, depositadas na Provedoria da Fazenda Real da capitania do Pará, e arrecadação do fardamento que chegou para as tropas do Mato Grosso. 08/06/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 49, D. 4485.

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, remetendo relação da carga de madeiras, e sua despesa, transportada na charrua "Nossa Senhora das Mercês", de que é capitão Domingos Dantas, para a cidade de Lisboa. 25/06/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 49, D. 4516.

OFÍCIO de Estevão da Silva Jaques para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o transporte das madeiras do mato. 28/06/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 49, D. 4524.

OFÍCIO do sargento-mor António Rodrigues Martins para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a remessa de várias madeiras para Lisboa e assuntos diversos relativos à administração de aldeamentos indígenas. 05/07/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 50, D. 4566.

OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-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 recepção de madeiras que vieram na charrua "São José" e que se destinavam ao Arsenal da cidade de Belém do Pará. 14/07/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 50, D. 4583.

OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio de duas relações de instrumentos matemáticos necessários às obras na capitania do Pará, que deverão ser entregues pelo mestre Marcos do Amaral, e à necessidade de se vigiar os ofícios de carpinteiro e calafate. 30/07/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 50, D. 4591.

RELAÇÃO das despesas que tiveram com os índios utilizados no corte das madeiras que embarcaram na charrua "São José". 04/08/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 50, D. 4596.

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 o requerimento dos administradores da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em que solicitavam a entrega de alguns índios para ensinarem aos escravos negros o corte e a condução das madeiras para os estaleiros, declarando ainda o vencimento diário de cada índio. 03/10/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 50, D. 4607.

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 continuação do corte das madeiras na capitania do Pará. 16/10/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 51, D. 4629.

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 os procedimentos tomados na obra do Arsenal, nomeadamente na estacaria de acapu, o número de índios que chegaram da capitania do Maranhão para servirem naquela obra e as madeiras nela utilizadas. 19/10/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 51, D. 4643.

OFÍCIO do [tesoureiro-geral do Comércio dos Índios, António Rodrigues Martins, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o fornecimento de pano de linho aos índios; a produção de tintas; a remessa de mapas de rendimentos das vilas e lugares das capitanias do Pará e Rio Negro e do rendimento dos gados do Marajó; a relação de madeiras e informando o provimento de seu filho, João Manuel Rodrigues no lugar de tesoureiro das Fazendas e dos Currais de gado, da Companhia de Jesus e recomendando os serviços de seu filho, Vitorino da Silva. 26/11/1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 51, D. 4715.

OFÍCIO do [juiz de Fora e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará], José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a recusa dos administradores da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em efetuar o pagamento dos soldos dos oficiais e guardas empregados nas visitas das duas charruas que haviam chegado àquela cidade com um carregamento de madeiras. 07/06/1762. AHU_ACL_CU_013, Cx. 52, D. 4777.

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, remetendo a relação da madeira transportada pela charrua "São José", [de que é capitão Marcos do Amaral]. 20/07/1762. AHU_ACL_CU_013, Cx. 52, D. 4810.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, justificando o atraso no embarque de madeiras pela charrua "Nossa Senhora das Mercês", de que é capitão Domingos Dantas. 05/03/1763. AHU_ACL_CU_013, Cx. 54, D. 4895.

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 qualidade da madeira utilizada na construção de uma nau de sessenta peças, no Arsenal de Lisboa remetida na charrua "Nossa Senhora da Purificação". 16/06/1763. AHU_ACL_CU_013, Cx. 54, D. 4942.

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 qualidade e a quantidade das madeiras enviadas para o Reino a bordo da charrua ["Nossa Senhora da Purificação", de que é capitão Francisco Duarte Serra]. 23/07/1763. AHU_ACL_CU_013, Cx. 54, D. 4969.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para o [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, sobre a necessidade de madeiras daquela capitania para o fabrico das lanchas e remos das fragatas de guerra e para o serviço da Ribeira das Naus, devendo-se, por isso, carregar o galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana" e a charrua "Nossa Senhora das Mercês", que saíram com destino ao Estado do Pará. 09/01/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 55, D. 5020.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para o [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, sobre o carregamento de madeiras da capitania do Pará a bordo do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", necessárias ao serviço da Ribeira das Naus, em Lisboa. 11/01/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 55, D. 5021.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], para o [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, sobre as medidas a tomar para evitar as práticas de contrabando de algumas pessoas junto das embarcações transportadoras de madeiras, aportadas na alfândega da cidade, momentos antes da sua partida para o Reino. 26/01/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 55, D. 5030.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a chegada ao Pará do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana" e da charrua "Nossa Senhora das Mercês", ficando a aguardar o carregamento das madeiras para poderem regressar ao Reino. 03/04/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 55, D. 5072.

OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro, Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando que foram retirados do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", uma amarra e um caldeirão necessários para cozinhar os alimentos dos índios que trabalham no Arsenal e nas fábricas das madeiras na cidade do Pará. 22/05/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 56, D. 5091.

OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro, Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, solicitando que de Lisboa fossem enviadas algumas seges para uso naquela cidade, a bordo das charruas que transportam madeiras daquele Estado. 23/05/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 56, D. 5093.

OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro, Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo conhecimento dos remos e madeiras que seguiram do Pará, a bordo do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", para o Almoxarifado da Ribeira das Naus em Lisboa. 30/05/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 56, D. 5098.

OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação e conhecimento das madeiras da capitania transportadas para o Reino, a bordo do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", de que é mestre Domingos Dantas. 02/06/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 57, D. 5111.

OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar],

Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio de madeiras por um galeão e a necessidade de alguns carpinteiros e calafates do Reino para a construção da nova nau de guerra nos estaleiros da cidade do Pará. 03/06/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 57, D. 5122.

OFÍCIO do juiz de fora e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], remetendo relação das madeiras transportadas do Pará para o Reino, a bordo do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", de que é capitão Domingos Dantas. 03/06/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 57, D. 5123.

CARTA do juiz de fora e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o rei [D. José I], remetendo relação das madeiras transportadas do Pará para o Reino, a bordo do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", de que é capitão Domingos Dantas. 03/06/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 57, D. 5124.

OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará e Maranhão], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a obra de reconstrução da Fortaleza do Macapá, o estabelecimento da povoação do rio Uanará-jucú, a obra do Fortim da Barra, a construção da nova nau de guerra, e a remessa de madeiras daquele Estado para o Reino. 17/06/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 57, D. 5136.

OFÍCIO do governador [e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação da quantidade e qualidade das madeiras daquela capitania transportadas na charrua "Nossa Senhora da Conceição", [de que é capitão Félix de Oliveira]; e sobre a conclusão da construção da casa de ferraria para evitar mais prejuízos para a Fazenda Real, a regulação da casa das canoas, o atraso da sua viagem ao Macapá, e informando que na sua ausência o tenente coronel, Valério Correia [Botelho de Andrada], assumiria o governo daquela capitania. 15/08/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 57, D. 5160.

CARTA do juiz de fora e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o rei [D. José I], remetendo relação das madeiras transportadas do Pará para Lisboa, a bordo da charrua "Nossa Senhora da Conceição", de que é capitão Félix de Oliveira. 16/08/1764. AHU_ACL_CU_013, Cx. 57, D. 5164.

OFÍCIO do [visitador do ouro] Carlos António da Silva Franco para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], sobre a chegada dos navios "São Lázaro", de que é capitão Gaspar dos Reis, "Nossa Senhora das Mercês", de que é capitão Agostinho dos Santos, "Nossa Senhora da Conceição", de que é capitão José Gomes Ribeiro, e "Nossa Senhora da Madre de Deus", de que é capitão Manuel Travassos, provenientes do Pará, e a corveta "Nossa Senhora da Esperança", de que é capitão José Ferreira de Azevedo, vinda do Maranhão, aos quais fez as visitas do ouro correspondentes, remetendo os respectivos mapas da carga transportada e a indicação dos passageiros que naquelas embarcações passaram da capitania para o Reino. 20/01/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5191.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, comunicando o falecimento do mestre construtor de naus, Luís Isidoro de Gouveia, e solicitando ajuda de custo para a sobrevivência da viúva daquele oficial, em atendimento aos bons serviços por ele prestados. 17/04/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5201.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, e Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar],

Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação do material necessário para a pintura de uma nau de guerra que está a ser construída no Arsenal da cidade de Belém do Pará. 21/04/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5207.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo lista dos géneros enviados pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, a bordo do navio "Nossa Senhora do Cabo", [de que é capitão Manuel da Cunha Bettencourt]. 22/04/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5208.

CARTA do provedor da Fazenda Real [da capitania do Pará], José Feijó de Melo e Albuquerque, para o rei [D. José I], remetendo mapa da carga transportada no navio "Nossa Senhora do Cabo", de que é capitão Manuel da Cunha Bettencourt, que partiu do Pará para Lisboa. 22/04/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5209.

CARTA do provedor da Fazenda Real [da capitania do Pará], José Feijó de Melo e Albuquerque, para o rei [D. José I], remetendo mapa de carga do navio "São José", de que é capitão João Rodrigues Figueira, que seguia viagem do Pará para Lisboa com um carregamento de madeiras. 05/06/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5213.

OFÍCIO do [visitador do ouro] Carlos António da Silva Franco para o [secretário de estado da Marinha e do Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], sobre a visita do ouro que efetuou ao navio "Nossa Senhora do Cabo", de que é capitão Manuel da Cunha Bettencourt, proveniente do Pará, com um carregamento de madeiras e duas capoeiras de galinhas de Angola. 15/06/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5215.

OFÍCIO do corregedor do Bairro Alto, Manuel José de Faria e Sousa, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], sobre a visita do ouro que efetuou ao galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", de que é capitão Domingos Dantas, proveniente da capitania do Pará. 03/09/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5226.

OFÍCIO do [arcebispo regedor] D. João, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o número das Tropas de guarnição das Companhias de Infantaria e Artilharia necessárias para acompanhar a fragata "Nossa Senhora da Penha de França" e para a nova nau em construção no Pará. 20/09/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5227.

OFÍCIO do [arcebispo regedor] D. João, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a nomeação dos capitães de Mar e Guerra Luís Caetano de Castro, Gaspar Pinheiro da Câmara e José Sanches de Brito, como comandantes da fragata "Nossa Senhora da Penha de França", e os capitães de Mar e Guerra João de Mello, Frederico Jacob de Weinhholz e Rodrigo Inácio de Barros, para a nova nau em construção no Pará. 20/09/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5228.

OFÍCIO do [provedor dos Armazéns da Guiné e Índia] José Joaquim Lopes de Larre para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a escolha do capitão Felipe dos Santos Lisboa para comandante da nau "Nossa Senhora de Belém", a construir no Pará. 30/09/1765. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5230.

OFÍCIO do [visitador do ouro] Carlos António da Silva Franco para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], sobre as visitas do ouro realizadas aos navios "Santa Ana", de que é capitão Valério Duarte Gomes, "Nossa Senhora das Mercês", de que é capitão Agostinho dos Santos, e "Nossa Senhora da Madre de Deus", de que é capitão Manuel Travassos, provenientes da capitania do Pará, e remetendo o mapa da carga e as listas dos passageiros transportados. 29/01/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5249.

OFÍCIO do juiz de fora e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação dos géneros e das madeiras transportadas na charrua "São José", de que é capitão José dos Santos, com destino ao Reino. 30/03/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5265.

OFÍCIO do juiz de fora e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as letras passadas ao tesoureiro geral do Real Erário, José Francisco da Cruz, e ao tesoureiro dos Armazéns, João Lucas de Barros, para pagamento dos empréstimos concedidos pela Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão para suprir as despesas da fortificação da Praça de São José do Macapá, das comedorias da equipagem da nau "Nossa Senhora de Belém e São José", e o custeamento do galeão "Nossa Senhora da Glória". 21/07/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5280.

OFÍCIO do juiz de fora e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relações dos produtos transportados pela nau de guerra "Nossa Senhora de Belém e São José", de que é comandante João de Melo, e pelo galeão "Nossa Senhora da Glória", de que é capitão Domingos Dantas. 22/07/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5281.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a partida da nau de guerra construída na cidade de Belém do Pará. 23/07/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5282.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo o resumo da madeira transportada nos navios "Nossa Senhora de Belém e São José", "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", e "Nossa Senhora da Purificação", e o da despesa feita no Arsenal de São Boaventura. 24/07/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 58, D. 5283.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relações das madeiras transportadas pelas charruas "São José", de que é mestre João Martins, e "Nossa Senhora das Mercês", de que é mestre Joaquim Madeira, para serem entregues no Arsenal da Corte. 16/10/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 59, D. 5288.

OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo cópia das folhas de pagamento dos oficiais que trabalharam na construção da nau de guerra "Nossa Senhora de Belém e São José", dos anos de 1761 a 1766. 17/10/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 59, D. 5289.

CARTA (2ª via) do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o rei [D. José I], remetendo relação da carga que transportam os navios "Nossa Senhora das Mercês", de que capitão Agostinho dos Santos, "Santa Ana", de que é capitão Valério Duarte Gomes, "Nossa Senhora da Madre de Deus", de que é capitão Manuel Travassos, e das madeiras carregadas nas charruas "Nossa Senhora das Mercês", comandada pelo capitão José Bernardino, e "São José", sob o comando do capitão José dos Santos. 20/10/1766. AHU_ACL_CU_013, Cx. 60, D. 5300.

OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro, Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação da qualidade e quantidade de madeiras que seguem para o [Arsenal de Lisboa], a bordo da charrua ["Nossa Senhora da Purificação"], de que é capitão Francisco Duarte Serra. 15/03/1767. AHU_ACL_CU_013, Cx. 60, D. 5317.

OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro, Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a construção de novas canoas para o transporte de madeiras e o custo das mesmas. 17/03/1767. AHU_ACL_CU_013, Cx. 60, D. 5323.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo duas relações de madeiras transportadas nos navios "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", [de que é capitão Domingos Dantas], e "São Francisco Xavier". 27/06/1767. AHU_ACL_CU_013, Cx. 60, D. 5358.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a necessidade de talhas para carregar as madeiras, quer no mato, quer no Arsenal. 27/06/1767. AHU_ACL_CU_013, Cx. 60, D. 5359.

OFÍCIO do [sargento-mor e tesoureiro geral do Comércio dos Índios], António Rodrigues Martins para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio de alguns produtos da capitania, como madeiras de acapu, e um mapa do rendimento do comércio dos índios do ano de 1767. 22/10/1767. AHU_ACL_CU_013, Cx. 61, D. 5391.

OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a qualidade e a quantidade de madeiras carregadas nos navios com destino ao Reino, e os motivos do atraso da partida dos mesmos navios. 02/07/1768. AHU_ACL_CU_013, Cx. 61, D. 5448.

OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as despesas dos quatro navios que receberam madeiras para o Arsenal de Lisboa. 17/07/1768. AHU_ACL_CU_013, Cx. 61, D. 5456.

OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio da lista de géneros que embarcaram na corveta "São Pedro Gonçalves", de que é capitão Inácio Luís da Silva. 10/01/1769. AHU_ACL_CU_013, Cx. 63, D. 5506.

OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o [secretário de estado dos Negócios do Reino] e inspector do Real Erário, Conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], remetendo relações das despesas feitas com os empréstimos concedidos pelos administradores da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, para a realização das obras da fortificação da vila de São José do Macapá, do pagamento dos soldos das Tropas das fortificações daquele Estado, da despesa tida com a capitania do Mato Grosso, e com o custeamento e manutenção das charruas reais que chegaram ao Pará. 10/03/1769. AHU_ACL_CU_013, Cx. 64, D. 5527.

OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo a relação da carga transportada do Pará para o reino, a bordo da corveta "São Francisco Xavier", de que é capitão Manuel da Silva Tomás. 11/03/1769. AHU_ACL_CU_013, Cx. 64, D. 5528.

OFÍCIO do governador e capitão general do Estado Grão-Pará, Maranhão [e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação das madeiras transportadas para o reino pela charrua "Nossa Senhora das Mercês", [de que é capitão Antônio José Monteiro]. 24/03/1769. AHU_ACL_CU_013, Cx. 64, D. 5534.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive de Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo relação da madeira transportada pela galera "São Joaquim e Santa Ana", [de que é capitão Manuel dos Santos Fateixa], para o Arsenal da Corte. 20/06/1769. AHU_ACL_CU_013, Cx. 64, D. 5550.

OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, comunicando a chegada do piloto, praticante e três marinheiros para servirem no Iate construído no Arsenal de São Boaventura; remetendo a madeira pronta para a construção da fragata de vinte e quatro peças; e sobre a entrega da botica ao novo boticário da vila Nova de Mazagão. 14/01/1770. AHU_ACL_CU_013, Cx. 65, D. 5599.

OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo as relações das madeiras embarcadas nos sete navios de transporte da gente de Mazagão. 14/01/1770. AHU_ACL_CU_013, Cx. 65, D. 5601.

RELAÇÃO das pessoas provenientes da extinta Praça de Mazagão e embarcados para o Estado do Pará, na expedição realizada a 15 de setembro de 1769. 15/09/1770. AHU_ACL_CU_013, Cx. 66, D. 5673.

OFÍCIO do provedor de Fazenda Real [da capitania do Pará], Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as principais despesas da Provedoria para pagamento dos soldos dos dois regimentos de Infantaria, de um sargento-mor agregado com exercício de engenheiro, dos ajudantes de doze Terços de Auxiliares e Ordenanças, das obras de fortificação de São José do Macapá, das madeiras para a construção do Arsenal da cidade do Pará, das folhas civil e eclesiástica, e para prestar apoio às capitanias do Mato Grosso e Rio Negro. 19/09/1770. AHU_ACL_CU_013, Cx. 66, D. 5688.

OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a chegada da charrua "Nossa Senhora das Mercês", ao porto da cidade de Belém do Pará em 14 de fevereiro de 1772, aguardando o embarque da carga de madeiras para regressar ao Reino. 03/02/1772. AHU_ACL_CU_013, Cx. 67, D. 5801.

OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo relações das madeiras transportadas daquela capitania para o Arsenal do Reino, a bordo da charrua "Nossa Senhora das Mercês", [de que é capitão Antônio José Monteiro]. 20/02/1772. AHU_ACL_CU_013, Cx. 68, D. 5817.

OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o virador deixado no Arsenal de São Boaventura pelo mestre da charrua "Nossa Senhora das Mercês", Frutuoso Gomes, necessário para fazer funcionar os cabrestantes do embarque e desembarque das madeiras transportadas nos navios. 20/02/1772. AHU_ACL_CU_013, Cx. 68, D. 5818.

OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], do Estado do Grão-Pará Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de estado dos Negócios do Reino e inspetor geral do Erário Régio], marquês de Pombal, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre a âncora emprestada pelos administradores da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão a uma charrua que a perdeu no baixio da Tigioça, e de um virador para fazer funcionar os cabrestantes do embarque e desembarque das madeiras armazenadas no Arsenal de São Boaventura; e, ainda, o envio de cinco desertores espanhóis, e de uma remessa de ouro para ser entregue na Casa da Moeda de Lisboa. 20/02/1772. AHU_ACL_CU_013, Cx. 68, D. 5822.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro] Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, participando a partida da charrua "Nossa Senhora das Mercês", para o Reino, transportando a madeira encomendada para o Arsenal de Lisboa e para o engenho de Calandra, no sítio de Alcântara. 29/08/1772. AHU_ACL_CU_013, Cx. 68, D. 5858.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive [Sousa Coutinho], para o [secretário de estado dos Negócios do Reino], marquês de Pombal, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre as dúvidas do vigário capitular do bispado do Pará, Giraldo José de Abranches, em tomar posse daquele bispado; a falta de fardamento para os dois Regimentos daquela capitania; a expedição das madeiras encomendas para o Arsenal do Reino e a despesa de custeamento da charrua de transporte; e remetendo a lista da carga e do ouro transportados a bordo da corveta "São Paulo", propriedade da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. 29/08/1772. AHU_ACL_CU_013, Cx. 68, D. 5860.

OFÍCIO do [visitador do ouro] desembargador José Roberto Vidal da Gama para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], sobre o valor dos rendimentos apurados com as madeiras e ouro trazidos a bordo da charrua "Nossa Senhora das Mercês", de que é capitão António José Monteiro, vinda do Pará. 14/11/1772. AHU_ACL_CU_013, Cx. 69, D. 5905.

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, remetendo a relação das pessoas empregadas nas obras de vila [Nova] de Mazagão e a relação do número de casas construídas e a construir, as casas habitadas e o hospital, bem como os trabalhos de defesa e fortificação da Praça e Barreira de São José do Macapá. 05/01/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 69, D. 5933.

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 a visita feita a vila Vistosa da Madre de Deus, relatando algumas apreciações quanto ao estado em que a encontrou, e considerando importante o estabelecimento da comunicação por terra entre esta vila e as do Macapá e Nova Mazagão, mesmo com a travessia dos rios Matapí e Anarápecú. 05/01/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 69, D. 5938.

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, remetendo

relação da qualidade e quantidade de madeiras transportadas para o Reino a bordo do galeão "Nossa Senhora da Glória e Santa Ana", [de que é o piloto e práctico Joaquim José das Mercês], e da charrua "Nossa Senhora da Conceição", [de que é piloto e práctico Francisco Duarte Serra], e das madeiras que ficaram no Arsenal da cidade de Belém do Pará. 07/01/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 69, D. 5944.

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 transporte das varas de madeira daquela capitania para as parreiras das Quintas Reais de Belém [na cidade de Lisboa]. 07/04/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 70, D. 5987.

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, remetendo a relação de madeiras enviadas da capitania do Pará para o Arsenal de Lisboa, a bordo da [charrua "Nossa Senhora das Mercês", de que é práctico António José Monteiro]. 07/04/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 70, D. 5992.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [inspector geral da Marinha], 6º conde de São Vicente, [Manuel Carlos e Távora], sobre a necessidade de passar um aviso de autorização do transporte de madeiras nos navios da Coroa Portuguesa e da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. 15/10/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6049.

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 a viagem realizada à vila e Praça de São José do Macapá, remetendo as conclusões obtidas após as averiguações feitas ao estado de conservação da Fortaleza, aos Regimentos Militares daquela Praça, à organização urbana e agrícola da Vila e às necessidades apresentadas por seus Moradores. 08/11/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6065.

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 a viagem realizada a vila Vistosa e a vila Nova de Mazagão, apresentando as conclusões obtidas após as averiguações feitas ao estado de conservação das fortificações daquelas vilas, à sua organização populacional e administração, e às necessidades dos seus Moradores. 08/11/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6066.

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 a visita realizada a vila Vistosa, relatando as suas observações quanto ao estado de conservação dos edifícios daquela Povoação, organização da população e as dificuldades de subsistência por que têm passado os seus Moradores. 08/11/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6067.

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, remetendo relações das madeiras transportadas no galeão "Nossa Senhora da Glória [e Santa Ana]", de que é práctico Francisco Duarte Serra], e na charrua "Nossa Senhora da Purificação", [de que é práctico Joaquim José das Mercês], com destino ao Arsenal Real do Exército e à Ribeira das Naus em Lisboa. 15/11/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6073.

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, remetendo relações da carga de madeiras transportadas do Pará para os Arsenais e armazéns da cidade de Lisboa, a bordo da charrua "Nossa Senhora das Mercês", [de que é práctico e capitão António José Monteiro]. 09/03/1774. AHU_ACL_CU_013, Cx. 72, D. 6119.

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, remetendo as relações da carga de madeiras embarcadas na charrua "Nossa Senhora da Purificação", [de que é prático Joaquim José das Mercês], com destino ao Arsenal Real do Exército e à Ribeira das Naus em Lisboa. 08/07/1774. AHU_ACL_CU_013, Cx. 73, D. 6147.

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, remetendo cópia do contrato e condições de arrematação do corte de madeiras, construção de naus e reparos de artilharia, por tempo de três anos, principiando a 1 de Janeiro de 1774 até ao fim de dezembro de 1776, entregue a João Gonçalves Calheiros e o número de índios necessários para empregar naquela tarefa. 08/07/1774. AHU_ACL_CU_013, Cx. 73, D. 6148.

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, remetendo a relação das madeiras transportadas pela charrua "Nossa Senhora das Mercês", de que é prático António José Monteiro, destinadas aos Arsenais do Exército e Marinha da cidade de Lisboa. 19/11/1774. AHU_ACL_CU_013, Cx. 73, D. 6166.

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, remetendo relações de madeiras daquela capitania para os Arsenais Reais de Lisboa, [transportadas pelas charruas "Nossa Senhora da Purificação", de que é prático Joaquim José das Mercês, e "Nossa Senhora da Glória", de que é prático Manuel Travassos]. 10/04/1775. AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6203.

OFÍCIO do [visitador do ouro] e José Roberto Vidal da Gama para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], remetendo as relações das madeiras e passageiros transportados da capitania do Pará para Lisboa, a bordo da charrua "Nossa Senhora da Purificação". 26/06/1775. AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6225.

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 a expedição que pretende realizar pela capitania do Pará, com o objetivo de passar em revista aos Corpos Auxiliares nela estabelecidos e regulados, e de repetir outra visita à Praça de São José do Macapá e aos novos estabelecimentos de vila Vistosa e Nova Mazagão; e remetendo, ainda, as relações das madeiras transportadas a bordo da charrua "Nossa Senhora das Mercês", [de que é 1º piloto e prático António José Monteiro], com destino aos Arsenais Reais do Exército e Ribeira das Naus da cidade de Lisboa. 17/07/1775. AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6237.

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, remetendo duas relações sobre a quantidade e a qualidade das madeiras transportadas para os Arsenais Reais do Exército e Marinha da cidade de Lisboa pela charrua "Nossa Senhora da Glória", [de que é prático Manuel Travassos]. 05/01/1776. AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6262.

CARTA do governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o rei D. José I, em resposta a provisão de 9 de julho de 1775, sobre o requerimento de João Gonçalves Campos que pretende confirmação para ocupar o posto de capitão de uma das Companhias Francas de Infantaria e Ordenança de Índios, com subordinação ao mestre-de-campo da Infantaria Auxiliar de Brancos do Terço da cidade de Belém do Pará, [Marcos José Monteiro de Carvalho]. 08/02/1776. AHU_ACL_CU_013, Cx. 75, D. 6278.

MAPA da carga transportada a bordo dos navios da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão "Santa Ana e Francisco Xavier", "Santa Ana e São Joaquim", "Nossa Senhora da

Conceição", "[Santo António] Delfim" e "São Francisco Xavier". 07/03/1776. AHU_ACL_CU_013, Cx. 75, D. 6297.

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 a chegada da charrua "Nossa Senhora das Mercês" ao porto do Pará, e início do seu carregamento com as madeiras que irão ser expedidas para o porto de Lisboa. 04/05/1776. AHU_ACL_CU_013, Cx. 75, D. 6312.

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 dois conjuntos de mastros de paus de louro e de óleo e as madeiras para os Arsenais do Exército e da Marinha de Lisboa, a bordo da charrua "Nossa Senhora das Mercês", [de que é prático António José Monteiro]. 29/05/1776. AHU_ACL_CU_013, Cx. 75, D. 6326.

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 as remessas de madeiras próprias para a construção de navios que costumam partir do porto do Pará, com destino ao Arsenal Real da Marinha, em Lisboa e informando acerca do processo de escolha das madeiras, os tipos, os locais onde se encontram e o uso de índios e escravos negros nos trabalhos de recolha. 08/08/1776. AHU_ACL_CU_013, Cx. 75, D. 6334.

MAPA dos habitantes e fogos existentes em todas as freguesias e povoações as capitanias do Estado do Pará e Rio Negro. 01/01/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 76, D. 6368.

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 a remessa de madeiras para a construção naval, a bordo da charrua "Nossa Senhora da Purificação", de que é prático Joaquim José das Mercês, e os defeitos que algumas delas apresentam quando chegam ao seu destino. 20/01/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 76, D. 6373.

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, remetendo couçoeiras para o novo Palácio Real e pranchas para reparos da Artilharia, a bordo do novo navio da Companhia, "Grão-Pará", informando ter chegado ao fim o último contrato do corte de madeiras e que o novo ainda não foi arrematado e pedindo esclarecimentos relativos à qualidade das madeiras a utilizar nas mastreações. 03/04/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 76, D. 6388.

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, enviando relações das madeiras para o Arsenal do Exército e para o novo Palácio Real, transportadas a bordo da corveta "São Pedro Gonçalves", de que é capitão João do Espírito Santo. 21/07/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 77, D. 6424.

REQUERIMENTO de Maria Eugénia para a rainha [D. Maria I], solicitando certidão de reconhecimento dos carregamentos e entregas feitas pelo seu falecido marido, Bernardo Fernandes, mestre das Fragatas Reais. 06/08/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 77, D. 6427.

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 a proibição de enviar outros géneros nos navios de transporte de madeiras para o Reino. 13/09/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 77, D. 6437.

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

madeiras para o Arsenal Real do Exército, a bordo da charra "Nossa Senhora da Purificação", e as providências tomadas para o desenvolvimento das culturas do arroz, anil e algodão naquele Estado. 15/04/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 77, D. 6441.

OFÍCIO do Bispo do Pará, D. fr. João [Evangelista Pereira da Silva], para o [secretário de estado dos Negócios do Reino], visconde de Vila Nova de Cerveira, [D. Tomás Xavier de Lima Vasconcelos Brito Nogueira Teles da Silva], sobre a necessidade de se construir um cemitério na vizinhança da cidade de Belém do Pará, em virtude do elevado número de pessoas falecidas devido a uma epidemia de bexigas, informando que apenas benzeria o novo cemitério depois de ele se encontrar cercado por um muro. 15/09/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 77, D. 6449.

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, remetendo relação de madeiras destinadas ao serviço de Artilharia, que vão embarcadas no navio da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, "Nossa Senhora de Belém e São João Baptista", [de que é contra-mestre Manuel Francisco Palmela]. 11/10/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 78, D. 6465.

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, remetendo relação das madeiras e varas embarcadas no navio "Santa Ana e São Joaquim", [de que é capitão José de Oliveira Bulhão] com destino ao Arsenal Real do Exército e à Quintas Reais de Belém. 12/11/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 78, D. 6481.

REQUERIMENTO do escrivão da Intendência do Ouro da capitania do Pará, Estevão da Silva Jaques, para a rainha [D. Maria I], solicitando o pagamento dos soldos do tempo em que serviu nos Regimentos do Pará. 27/11/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 78, D. 6490.

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. 30/12/1777. AHU_ACL_CU_013, Cx. 78, D. 6506.

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 madeiras com destino ao Arsenal Real do Exército e de varas de parreira para as Quintas Reais, a bordo do navio "Grão-Pará", de que é capitão [Manuel da Silva Tomás], informando também ter partido o navio "Maranhão". 11/02/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 79, D. 6531.

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 as relações das madeiras transportadas a bordo da charra "Nossa Senhora da Purificação", de que é capitão Joaquim José das Mercês, que partiu para o Reino a 19 de setembro de 1777. 11/02/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 79, D. 6534.

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 mapa da carga transportada e das letras remetidas para Lisboa, a bordo do navio "Grão-Pará", de que é capitão Manuel da Silva Tomás, pertencente à Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, e informando a ocorrência de um contágio de bexigas afetando a população. 11/02/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 79, D. 6536.

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, remetendo as

relações das madeiras para o Arsenal Real do Exército e as quinhentas varas de parreiras para as Quintas Reais de Lisboa, transportadas a bordo da corveta "São Pedro Gonçalves", de que é mestre João do Espírito Santo, pertencente à Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. 24/03/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 79, D. 6548.

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 atual empreiteiro do estaleiro da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Pedro de Azevedo Bagunte. 13/04/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 79, D. 6567.

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, remetendo relação das madeiras para os Arsenais do Exército e da Marinha, o mapa da carga e as varas de parreiras para as Quintas Reais que o navio "Maranhão", de que é capitão António José de Carvalho, transportou para Lisboa. 06/05/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 79, D. 6572.

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 a encomenda de madeiras transportadas para o Reino a bordo da charrua "Nossa Senhora da Purificação" de que é mestre Pedro Gonçalves Romano. 17/07/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6603.

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 a ordem de envio de madeiras para o Reino. 18/07/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6604.

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 uma encomenda de pranchas de angelim para o Reino. 18/07/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6606.

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 madeiras para o Arsenal Real do Exército a bordo da galera "[Santo António] Delfim", de que é mestre o capitão Lourenço Gomes dos Santos. 05/08/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6617.

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 madeiras para construção e restauro de navios do Reino, a bordo no navio "Príncipe da Beira", de que é comandante o 1º piloto prático António José Monteiro, que parte do Pará com destino ao Arsenal Real de Lisboa. 10/08/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6625.

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, enviando os mapas dos géneros exportados daquela capitania desde 1756 a 1777. 31/08/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6627.

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 as despesas com as obras de reparação do navio "Príncipe da Beira", [de que é mestre João Francisco Ferreira] e a carga de madeira que transporta para o Reino. 05/09/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6630.

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, enviando a relação das pranchas de madeira transportadas pelo navio "Santo António de Lisboa, Correio do Mar", [de que é capitão Domingos José Soares]. 05/11/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 81, D. 6655.

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, enviando a relação das madeiras transportadas pelo navio "Nossa Senhora do Carmo e Santa Ana", de que é capitão Domingos Lopes da Silva, para Lisboa. 03/12/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 81, D. 6677.

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, enviando a relação das madeiras transportadas pelo navio "Nossa Senhora de Belém e São João Baptista", de que é capitão Manuel da Silva Tomás, para Lisboa. 03/12/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 81, D. 6678.

OFÍCIO da Junta da Fazenda Real da capitania do Pará para o [presidente do Real Erário], marquês de Angeja, [D. Pedro José de Noronha Camões de Albuquerque Moniz e Sousa], enviando as relações das madeiras transportadas para o Reino pelo navio "Nossa Senhora do Carmo e Santa Ana", de que é capitão Domingos Lopes da Silva. 05/12/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 81, D. 6680.

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, enviando a relação das pranchas de madeira transportadas pelo bergantim "Nossa Senhora do Livramento e Santa Eulária", de que é mestre Filipe Rodrigues de Barros. 19/12/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 81, D. 6690.

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, remetendo um balanço geral e os Planos das obras de fortificação da cidade de Belém do Pará e das fortalezas estabelecidas no Sertão, com descrição do seu estado atual, das que se supõem de utilidade para a defesa daquele Estado e de suas carências, como os reparos que necessitam e as despesas em que estes importam, acompanhados dos pareceres dos oficiais engenheiros responsáveis pela elaboração dos sobreditos Planos. 18/05/1773. AHU_ACL_CU_013, Cx. 70, D. 6007.

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 madeiras com destino ao Arsenal Real do Exército e de varas de parreira para as Quintas Reais, a bordo do navio "Grão-Pará", de que é capitão [Manuel da Silva Tomás], informando também ter partido o navio "Maranhão". 11/02/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 79, D. 6531.

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 madeiras de diferentes qualidades, a bordo da charrua "Nossa Senhora da Purificação", de que é comandante Joaquim José das Mercês, com destino aos Arsenais do Reino. 18/07/1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6605.

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, remetendo os mapas das embarcações entradas e saídas do porto do Pará e dos géneros e escravos transportados, uma certidão da Intendência do Ouro indicando todo o ouro enviado para a Casa da Moeda e uma

relação das letras e ordens relativas à extinta Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. 04/02/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6717.

AVISO do [presidente do Erário Régio] marquês de Angeja, [D. Pedro José de Noronha Camões de Albuquerque Moniz e Sousa], para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, [Martinho de Melo e Castro], remetendo ofício e relação das madeiras transportadas pela galera "Santo António de Lisboa", de que é capitão Domingos José Soares, do Pará para Lisboa. 10/03/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6739.

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, enviando as relações das madeiras transportadas pela galera "Nossa Senhora do Bom Sucesso e Penha de França", de que é capitão Veríssimo Duarte Rosa, para o Reino. 29/03/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6745.

LEMBRANÇA remetida ao capitão José António Monteiro das madeiras vindas do Pará por conta da encomenda de 18 de março de 1778 feita pela Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. 21/04/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6760.

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 embarque de madeiras, arroz e outros géneros pela charrua "Nossa Senhora da Purificação", de que é mestre Pedro Gonçalves Romano, para o Reino. 08/05/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6764.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Para e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o embarque de madeiras abordo do navio "Príncipe da Beira", para o porto da cidade de Lisboa. 28/06/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6795.

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, remetendo relação de madeiras transportadas na galera "Santo António de Pádua", de que é capitão José António dos Santos. 28/06/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6796.

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 embarque, para o Reino, de madeiras, no navio "Príncipe da Beira", de que é capitão António José Monteiro, recomendando a sua utilização exclusiva nesse serviço, bem como a dízima arrecadada com géneros vindos da Corte, e sobre a carta de arroz que envia para o Reino. 24/07/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6812.

OFÍCIO do [governador e capitão-general de Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando as relações das pranchas de madeira, pelo navio "Santa Ana e Nossa Senhora do Bom Sucesso", de que é capitão João do Espírito Santos, e das vigas, destinadas a um dos torrões da Praça do Comércio, em Lisboa, pelo navio "Príncipe da Beira". 11/08/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6825.

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, remetendo relação das madeiras embarcadas no navio "Grão-Pará", de que é comandante o capitão-tenente Manuel da Cunha Bettencour, para o Reino e informando ter sido lançado ao mar o navio "Macapá", propriedade da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. 10/09/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6842.

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, remetendo relação das pranchas de madeira enviadas pela corveta "Santa Ana, São José e Almas", de que é capitão João Francisco Lima. 22/12/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6889.

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, enviando relação de madeiras transportadas pelo navio "Nossa Senhora de Belém e São João Baptista", de que é capitão Luís António Rocha, com destino ao Arsenal do Real Exército em Lisboa. 22/12/1779.

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 a carga de 50 dúzias de pranchas e madeiras enviadas na galera "Nossa Senhora do Bem Sucesso e Penha de França", de que é capitão Veríssimo Duarte Rosa. 22/12/1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6893.

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. 20/04/1780. AHU_ACL_CU_013, Cx. 85, D. 6957.

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, remetendo mapa, relações e partes da Alfândega das madeiras transportadas a bordo da galera "Nossa Senhora da Conceição e Santa Rita", [de que é capitão Lourenço Gomes dos Santos] e da corveta "São João do Rocío", [de que é capitão Manuel Alves de Sousa da Fonseca], que seguem com destino ao Reino. 06/07/1780. AHU_ACL_CU_013, Cx. 86, D. 7014.

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, remetendo relação das madeiras embarcadas na galera "Santo António de Lisboa, Correio do Mar", de que é capitão João de Melo Lobo, com destino ao Reino. 01/08/1780. AHU_ACL_CU_013, Cx. 86, D. 7023.

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 a qualidade das madeiras a remeter para o Arsenal Real do Exército de Lisboa, assim como a remessa de algumas amostras de aduelas. 14/08/1780. AHU_ACL_CU_013, Cx. 86, D. 7032.

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, queixando-se da demora das charruas na entrega das madeiras para exportação, dada a grande quantidade delas depositadas nos armazéns do Arsenal da cidade do Pará. 23/04/1781. AHU_ACL_CU_013, Cx. 87, D. 7123

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 a remessa de madeiras para a Corte, o estado de conservação na chegada ao seu destino, as dificuldades na sua extração e a satisfação das madeiras encomendadas para a construção do Real Palácio de Queluz, no Reino. 04/09/1781. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88, D. 7146.

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, remetendo as partes da Alfândega da cidade do Pará e os mapas de carga da sumaca "Nossa

Senhora da Conceição, Santo António e Almas", de que é mestre Bernardo Jacinto Castelo Branco, do navio "Águia e Coração de Jesus", de que é capitão Joaquim José das Mercês, e da corveta "Santa Ana e Nossa Senhora do Bom Sucesso", de que é capitão João do Espírito Santo; as relações de madeiras para construção, pranchas e eixos; e a conta do custo e gastos de duzentos arrobas de arroz e o recibo da lenha. 05/09/1781. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88, D. 7151.

CARTA do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, José Justiniano de Oliveira Peixoto, para a rainha [D. Maria I], remetendo relação da carga transportada do Pará para Lisboa, a bordo do navio "[Nossa Senhora da Conceição e] Rei David", de que é capitão Manuel da Silva Tomás. 18/11/1781. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88, D. 7156.

OFÍCIO do [governador da Praça de São José do Macapá], Manuel da Gama Lobo de Almada, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o atraso da partida do Iate da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão por motivo de doença do mestre, o qual foi substituído pelo soldado Manuel da Silva Rebelo, levando a bordo alguns carregamentos de arroz, algodão, feijão, madeiras e panos com destino aos armazéns do Reino, e a arrematação do contrato das galinhas a Joaquim da Silva, morador na vila de São José do Macapá, após falecimento do anterior contratador no hospital daquela Praça. 25/04/1782. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88, D. 7194.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências tomadas para o fornecimento de pinas de artilharia do Arsenal pela Fábrica das madeiras da cidade de Belém do Pará. 13/05/1782. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88, D. 7199.

OFÍCIO do ouvidor geral e juiz da Alfândega [da cidade do Pará], Matias José Ribeiro, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas das cargas transportadas do Pará para Lisboa a bordo do navio "Santos Mártires, Triunfo do Mar", de que é capitão Joaquim Pereira Pederneira, da galera "Nossa Senhora do [Monte do] Carmo", de que é capitão Veríssimo Duarte Rosa, e do navio "Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura", de que é capitão José Francisco do Couto. 14/05/1782. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88, D. 7211.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas, relações e partes da Alfândega dos géneros e madeiras exportadas a bordo dos navios "Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura", "Nossa Senhora do Monte do Carmo" e "Santos Mártires e Triunfo do Mar", bem como de moeda provincial recebida para o socorro da Junta da Fazenda Real daquela capitania. 15/05/1782. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88, D. 7213.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa, partes de Alfândega, conhecimento e relações das madeiras de construção e de pranchas encomendadas para o Arsenal Real do Exército, de arroz para as Reais Ocharias, varas de parreira para as Quintas Reais e achas de lenha embarcados daquela cidade do Pará para Lisboa, a bordo da charrua "Águia e Coração de Jesus", de que é capitão Joaquim José das Mercês. 12/08/1782. AHU_ACL_CU_013, Cx. 89, D. 7226.

OFÍCIO da Junta de Administração da Companhia Geral de Comércio do Estado do Grão-Pará e Maranhão, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], sobre o requerimento de António Rodrigues Guedes, solicitando o reembolso das madeiras cortadas nas terras do Estado do Pará e que lhe pertenceriam. 11/12/1782. AHU_ACL_CU_013, Cx. 89, D. 7270.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapas, relação de pranchas e partes da Alfândega dos géneros importados e exportados pelas duas embarcações que regressam ao Reino, [a corveta "Santa Ana, São José e Almas", de que é capitão José Joaquim Ferreira, e a corveta "Santa Feliciano e São José", de que é capitão Veríssimo Duarte Rosa]. 30/12/1782. AHU_ACL_CU_013, Cx. 89, D. 7277.

OFÍCIO de Bartolomeu da Costa para João Filipe da Fonseca, remetendo uma relação de madeiras de construção e amostras de aduelas da madeira "ananis". 29/08/1783. AHU_ACL_CU_013, Cx. 90, D. 7339.

OFÍCIO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, para o [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, remetendo uma relação de madeiras e aduelas da capitania do Pará encomendadas para o Arsenal Real do Exército em Lisboa. 30/08/1783. AHU_ACL_CU_013, Cx. 90, D. 7341.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo dois documentos relativos ao estado de conservação da fábrica de madeiras e sobre os motivos por que foi mandado retirar a guarda-costa aos canais Norte e Sul na boca do rio Amazonas. 21/12/1783. AHU_ACL_CU_013, Cx. 90, D. 7372.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa da carga transportada do Pará para o Reino, a bordo da fragata "Águia e Coração de Jesus", de que é comandante o tenente do mar António José Monteiro. 24/12/1783. AHU_ACL_CU_013, Cx. 90, D. 7376.

OFÍCIO do [governador e capitão general de Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os conhecimentos e relações de madeiras, aduelas e varas embarcadas para o Reino a bordo da fragata "Águia e Coração de Jesus", de que é mestre [o tenente de Mar] Joaquim José [Monteiro]. 24/12/1783. AHU_ACL_CU_013, Cx. 90, D. 7377.

OFÍCIO do [juiz dos armazéns do Arsenal Real do Exército] João da Cunha de Eça Teles de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a carga de madeiras de folha da Flandres e de pinho embarcadas do Reino para a cidade do Pará, a bordo da charrua "Águia e Coração de Jesus", a cargo do mestre Joaquim José. 09/08/1784. AHU_ACL_CU_013, Cx. 93, D. 7432.

OFÍCIO do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], remetendo pela terceira vez algumas produções naturais recolhidas na cidade de Belém do Pará, desde 21 de Outubro de 1783 até o início de Setembro de 1784, como dois caixotes de madeira, uma caixa de folha de Flandres, uma frasqueira e um cilindro, devendo as restantes remessas serem entregues ao cuidado do capitão Luís Pereira da Cunha, dono do melhor engenho de arroz da região, enviando também alguns dos produtos da sua ilha da Cutijuba, como lajes de ferro e conchas da costa do Abaité, e sobre a preparação e realização da viagem à capitania do Rio Negro e a algumas vilas do Estado do Pará, como Nova Mazagão e São José do Macapá, apresentando como alguns dos seus objetivos a averiguação do comércio, das relações entre colonos e índios das povoações mais próximas. 01/09/1784. AHU_ACL_CU_013, Cx. 93, D. 7436.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo relação das madeiras transportadas do Pará para o Real Arsenal do Exército de Lisboa,

a bordo do navio "[Coração de Jesus e] Águia", [de que é mestre Joaquim José]. 24/12/1784. AHU_ACL_CU_013, Cx. 93, D. 7469.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa da carga transportada do Pará para Lisboa, a bordo da charrua "Águia e Coração de Jesus"[sic], de que é comandante o tenente do Mar António José Monteiro. 26/12/1784. AHU_ACL_CU_013, Cx. 93, D. 7472.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa de carga transportada do Pará para Lisboa, a bordo da corveta "Nossa Senhora dos Remédios e Fortuna", de que é capitão António José de Seixas. 28/12/1784. AHU_ACL_CU_013, Cx. 93, D. 7473.

OFÍCIO do tenente do Mar António José Monteiro para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas das madeiras transportadas da cidade do Pará para os Armazéns Reais da Marinha e Exército de Lisboa, a bordo da charrua "Santíssimo Coração de Jesus à Águia", por si comandada. 27/02/1785. AHU_ACL_CU_013, Cx. 93, D. 7482.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa de carga transportada a bordo da corveta "Nossa Senhora das Necessidades e Almas", de que é capitão João de Barros Andrade. 04/1785. AHU_ACL_CU_013, Cx. 94, D. 7503.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo conhecimento e relação do custo e despesas das madeiras de construção transportadas pelo navio "Águia e Coração de Jesus", de que é mestre Joaquim José, para o Arsenal Real do Exército em Lisboa. 17/09/1785. AHU_ACL_CU_013, Cx. 94, D. 7516.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da capitania do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], remetendo mapa da carga transportada a bordo da galera "Minerva e São Macário", de que é 1º piloto Francisco Xavier da Silva, para o Reino. 17/03/1786. AHU_ACL_CU_013, Cx. 95, D. 7552.

OFÍCIO de Julião Álvares para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, queixando-se da grande extração e exportação das madeiras de melhor qualidade para a Corte, em detrimento do Arsenal Real, que fica com as de qualidade inferior. 17/03/1786. AHU_ACL_CU_013, Cx. 95, D. 7553.

RECIBO da entrega de cento e cinco pranchas de madeira do Brasil nos armazéns do Arsenal Real do Exército pelo capitão do navio "Nossa Senhora da Graça e Maranhão", Veríssimo Duarte Rosa. 05/05/1786. AHU_ACL_CU_013, Cx. 95, D. 7561.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], sobre a concessão de passaporte a Julião Álvares, que viaja para o Pará encarregue do corte das madeiras para o Arsenal Real do Exército. 22/08/1786. AHU_ACL_CU_013, Cx. 95, D. 7579.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da capitania do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga que transportada do Pará para Lisboa, a bordo da corveta "[Nossa Senhora de] Belém", de que é capitão Domingos Herculano dos Santos.

OFÍCIO do tenente do Mar António José Monteiro para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as mercadorias que chegaram para as Demarcações de Limites Territoriais e para a construção do hospital e do seminário, assim como a sua partida do porto da cidade de Belém do Pará com carregamento de madeiras. 09/11/1786. AHU_ACL_CU_013, Cx. 96, D. 7605.

OFÍCIO do tenente do Mar António José Monteiro para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, estimando as suas melhoras e informando que não partiu do Pará em direção a Lisboa pela charrua ["Águia e Coração de Jesus"] que comanda, por ainda não estar carregada de madeiras. 20/01/1787. AHU_ACL_CU_013, Cx. 96, D. 7617.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo relações das madeiras transportadas pela fragata "Águia e Coração de Jesus", de que é comandante o tenente de Mar António José Monteiro, para Lisboa. 03/02/1787. AHU_ACL_CU_013, Cx. 96, D. 7629.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando relação das madeiras necessárias à construção de um cutter assinada pelo mestre construtor Torquato José Clavine. 12/06/1787. AHU_ACL_CU_013, Cx. 96, D. 7655.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo as madeiras escolhidas pelo carpinteiro Julião Alves, transportadas a bordo da galera "Santa Isabel", de que é capitão Bernardo da Costa [Carvalho], com destino ao Arsenal Real do Exército. 16/06/1787. AHU_ACL_CU_013, Cx. 96, D. 7657.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o conhecimento e relação do custo e dos gastos com as madeiras para o conserto e provimento do Arsenal Real do Exército embarcadas no navio "Águia e Coração de Jesus", de que é mestre Joaquim José, os recibos de varas e achas de lenha para as Ocharias Reais, e a relação da importância e do número de paus de construção para o Arsenal Real da Marinha. 22/03/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 97, D. 7723.

OFÍCIO do tenente do Mar António José Monteiro para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a chegada ao porto do Pará da charrua "Águia [e Coração de Jesus]", de que é comandante, a carga de madeira que transporta e informando estar à espera de novos carregamentos e da vistoria ao mastro do traquete. 30/04/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 97, D. 7737.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o carregamento de madeiras embarcado para o Reino a bordo da charrua "Águia [e Coração de Jesus]", [de que é comandante o tenente do Mar António José Monteiro], e remetendo relação dos géneros daquele Estado contrabandeados na Alfândega da cidade de Santa Maria de Belém do Pará. 01/10/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7764.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as madeiras embarcadas para o Reino a bordo da charrua "Águia [e Coração de Jesus]", [de que é comandante o tenente do Mar António José Monteiro], e aparelhadas por Julião Alves, com destino aos Arsenais Reais da Marinha e Exército de Lisboa. 01/10/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7766.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o custo das madeiras embarcadas na galera "Nossa Senhora da Conceição e São José", de que é capitão José Raimundo Perfil. 02/10/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7767.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências tomadas para no futuro evitarem-se os abusos ocorridos no transporte dos gêneros dos particulares, em detrimento das madeiras por conta da Fazenda Real, pelos navios aportados na Alfândega da cidade de Belém do Pará com destino ao Reino. 26/10/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7780.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a qualidade das madeiras daquele Estado encomendadas e exportadas para o Arsenal Real da Marinha de Lisboa. 26/11/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7781.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo relação dos custos e gastos das madeiras transportadas pela fragata "Águia [e Coração de Jesus]", de que é mestre Joaquim José, com destino ao Arsenal Real do Exército de Lisboa. 27/11/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7783.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo relação do custo e gastos com as madeiras de construção encomendadas para provimento do Arsenal Real da Marinha de Lisboa. 27/11/1788. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7784.

CARTA do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para a rainha [D. Maria I], remetendo mapa da carga transportada pela galera "Santo António Flor da Murta", de que é capitão Manuel da Silva Tomás, com destino à cidade de Lisboa. 27/02/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7804.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a chegada do mestre Manuel José da Silva, encarregado da escolha das madeiras a embarcar para os Arsenais Reais da Marinha e do Exército de Lisboa. 23/07/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7828.

CARTA do juiz da Alfândega da cidade de Belém do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para a rainha [D. Maria I], remetendo o mapa da carga transportada pelo navio "Nossa Senhora da Graça, Maranhão", de que é capitão Veríssimo Duarte Rosa, com destino à cidade de Lisboa. 24/07/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7831.

CARTA do juiz da Alfândega da cidade de Belém do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para a rainha [D. Maria I], remetendo mapa da carga transportada pelo bergantim "Santo António e São Frutuoso", de que é capitão Manuel de Abreu, com destino à cidade de Lisboa. 24/07/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7832.

OFÍCIO do mestre Manuel José da Silva para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], sobre a sua chegada à cidade de Belém do Pará e as suas considerações quanto aos trabalhos de recolha das madeiras daquela capitania a remeter para os Arsenais Reais da Corte. 27/07/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7835.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo relação dos custos e gastos das madeiras de construção daquele Estado, embarcadas no navio "Águia [e Coração de Jesus]", de que é mestre Joaquim José, para provimento no Arsenal Real da Marinha de Lisboa. 06/08/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7838.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências tomadas relativas ao corte, quantidade e qualidade das madeiras de construção daquela capitania para provimento dos Arsenais Reais da Marinha e Exército da Corte. 06/08/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7839.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a chegada do navio "Príncipe da Beira", de que é comandante Manuel da Silva Tomás, ao porto da cidade de Belém do Pará, e a partida do navio "Águia e Coração de Jesus", de que é comandante o tenente de Mar António José Monteiro, com destino ao Reino e levando um carregamento de madeiras. 08/08/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7840.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o transporte de madeiras de construção pelo navio "Príncipe da Beira", [de que é capitão Manuel da Silva Tomás], com destino aos Arsenais Reais da Corte. 30/09/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 98, D. 7844.

CARTA do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para a rainha [D. Maria I], enviando mapa da carga transportada pela galera "Águia Lusitana", de que é capitão Manuel da Silva, com destino ao porto de Lisboa. 03/10/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7846.

OFÍCIO do [juiz de Fora e da Alfândega da cidade de Belém do Pará], Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando o mapa da carga transportada pela corveta "São Francisco, Providência", de que é capitão João Franco, com destino ao porto de Lisboa. 19/10/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7849.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o embarque de madeiras de construção, encomendadas para os Arsenais Reais da marinha e Exército na Corte, e outros géneros transportados pelo navio "Príncipe da Beira", de que é mestre Domingos Francisco. 03/12/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7862.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a carga de madeiras transportada pelo navio "Príncipe da Beira", de que é comandante Manuel da Silva Tomás, com destino aos Arsenais Reais da Marinha e exército da Corte. 03/12/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7863.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga transportada pela charrua "Príncipe da Beira", que é capitão Manuel da Silva Tomás, com destino ao porto da cidade de Lisboa. 04/12/1789. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7866.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo vários toros de madeiras para a construção de naus e fragatas no Arsenal Real da Marinha de Lisboa, que serão transportados pela charrua "Águia e Coração de Jesus". 04/05/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7893.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, relativo ao envio de madeiras da capitania do Pará para o Arsenal Real de Lisboa. 27/06/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7904.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a remessa de madeiras, anil e arroz em vários navios para o Reino. 12/07/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7907.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as diligências efetuadas na carga da charrua "Águia [e Coração de Jesus]", de que é comandante o tenente do Mar António José Monteiro, após uma denúncia de que nela havia géneros extraviados à Fazenda Real. 13/07/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7909.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando os mapas da carga transportada pela charrua "Coração de Jesus e Águia", de que é comandante o tenente do Mar António José Monteiro, e pela corveta "São Bento", de que é capitão José Agostinho Barbosa, com destino à cidade do Porto. 14/07/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7910.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as possibilidades de se poderem explorar, de maneira mais conveniente, as diversas reservas de madeiras existentes na capitania. 25/09/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7927.

OFÍCIO do desembargador [dos Agravos da cidade de Lisboa], António Joaquim de Pina Manique, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre da visita do ouro que efetuou à galera "Nossa Senhora Mãe dos Homens e São José", de que é capitão Filipe Romano, vinda do Pará. 26/02/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7880.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o fornecimento de madeiras recolhidas no Pará, para o Arsenal Real em Lisboa. 20/10/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7931.

REQUERIMENTO do negociante Francisco de Faria Guimarães e Silva para a rainha [D. Maria I], solicitando provisão régia que o dispense, a fim de poder apelar ou agravar da sentença que lhe foi dada pelo corte de madeiras. 16/11/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7937.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo relação e conhecimento da qualidade e quantidade das madeiras transportadas pela charrua "Dois Irmãos", de que é capitão Joaquim de Trindade Caraboni, com destino ao Arsenal Real da Marinha em Lisboa. 23/11/1790. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7938.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as despesas com o transporte de madeiras pela charrua "Águia [e Coração de Jesus]", e o socorro pedido para a expedição das Demarcações de Limites Territoriais na capitania do Mato Grosso. 09/01/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7950.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, respondendo aos ofícios relativos ao imposto da carne, escravos, índios, venda de pólvora, chumbo e do corte de madeiras, e o pedido de demissão do alferes Cristovão Manuel Pereira. 11/02/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7953.

OFÍCIO do [governador e capitão general das capitanias do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o aumento do número de embarcações necessárias face às dificuldades de navegação no porto de Belém do Pará. 07/03/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7959.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], ordenando que se não ponha impedimento na passagem para a capitania do Pará a Julião Álvares, encarregado no corte das madeiras naquela capitania. 8/03/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7960.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a existência de quantidade de madeira suficiente para a carregar três charruas, para remeter para o Arsenal Real do Exército. 30/03/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7964.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a carga de madeiras embarcada na charrua "Águia [e Coração de Jesus]", de que é mestre Luís Fernandes], e as providências tomadas para o corte de madeiras no interior da capitania. 13/05/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 100, D. 7971.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga transportada pela corveta "Rio Douro", de que é capitão José do Espírito Santo da Fonseca, com destino ao porto de Lisboa. 03/08/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 7993.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o corte das madeiras naquele Estado e a regularidade do seu transporte para o Reino. 07/09/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 7997.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga e do valor dos géneros transportados pela corveta "São Bento", de que é capitão José Agostinho Barbosa, com destino ao Reino. 14/09/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 7998.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências tomadas para a salga das carnes na Ilha Grande de Joanes e

a carga de madeiras que remete para o Reino. 08/10/1791. AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 8004.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o embarque de madeiras pela charrua "Santo António, Providência", de que é mestre Bento José da Silva, e as providências tomadas para o seu corte, bem como das possibilidades de construção de uma nova charrua na cidade de Belém do Pará. 20/11/1791. AH00U_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 8014.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] de Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa da carga transportada a corveta "Nossa Senhora de Belém", de que é capitão José das Neves Leão, com destino a Lisboa. 09/02/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 8037.

OFÍCIO de Januário António Lopes da Silva para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a vontade das pessoas que trabalha no Arsenal de Lisboa de receber naquela semana os ordenados relativos ao mês passado e remetendo a relação das madeiras [transportadas pelo navio "Santo António Providência" do Pará para Lisboa]. 03/04/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 8044.

CARTA do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa da carga transportada pelo navio "Nossa Senhora da Conceição, Rei David", de que é capitão António de Sousa Aguiar com destino a Lisboa. 09/04/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 8045.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as fábricas de madeiras, a partida do provedor nomeado para a capitania do Mato Grosso e a construção do novo Armazém de pólvora. 10/04/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 8047.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa dos géneros transportados pelo navio "Nossa Senhora da Graça Maranhão", de que é capitão Veríssimo Duarte Rosa, com destino a Lisboa. 08/05/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 102, D. 8055.

OFÍCIO do juiz [de Fora e] da Alfândega da cidade de Belém do Pará, Joaquim Rodrigues Milagres, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa dos géneros transportados pela corveta "Nossa Senhora da Conceição Aurora", de que é capitão José Gonçalves Beiriz, com destino a Lisboa. 08/07/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 102, D. 8064.

OFÍCIO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, para o governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, sobre as expedições das charruas destinadas à condução das madeiras e a cobrança das dízimas das miunças da capitania do Pará. 30/07/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 102, D. 8073.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a construção de uma charrua, de que é responsável o mestre Manuel José da

Silva, e solicitando que se estipule o seu ordenado. 11/10/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 102, D. 8089.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a quantidade e qualidade das madeiras, o peso da carne e os barris com azeite e manteiga transportados pelo navio "Príncipe da Beira", de que é mestre Domingos Francisco com destino a Lisboa. 14/10/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 102, D. 8091.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre todo o trabalho de construção da charrua e a necessidade de se nomear uma pessoa para o registo de entrada e saída de madeiras da capitania. 16/11/1792. AHU_ACL_CU_013, Cx. 102, D. 8102.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o adiantamento da construção de uma nova charrua de nome "Princesa Real", no Arsenal Real da cidade de Belém do Pará e enviando madeiras na charrua "Santo António Providência", de que é mestre Bento José da Silva. 12/02/1793. AHU_ACL_CU_013, Cx. 103, D. 8127.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as embarcações construídas na capitania do Pará e informando acerca da remessa de diversos géneros para a capitania de Mato Grosso. 04/03/1794. AHU_ACL_CU_013, Cx. 104, D. 8203.

PARTES da Alfândega referente às entradas de navios e à cobrança de dízimo correspondentes à sua carga e mapas da carga e valor dos géneros importados e exportados do porto da cidade de Belém do Pará para os de Lisboa, Porto, Maranhão e Bahia. 05/04/1794. AHU_ACL_CU_013, Cx. 104, D. 8219.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a carga de madeiras e arroz transportada a bordo do navio "Príncipe da Beira", [de que é mestre Mateus Alves e comandante, o tenente-de-mar Manuel da Silva Tomás] e informando estarem prontos para sair os navios "Águia" e "Princesa Real". 16/07/1794. AHU_ACL_CU_013, Cx. 104, D. 8246.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], para o governador [e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho], ordenando-lhe que carregue de madeira de construção as charruas "Príncipe da Beira" e "Princesa Real". 23/03/1795. AHU_ACL_CU_013, Cx. 105, D. 8296.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a carga de madeiras e arroz embarcada na charrua "[Coração de Jesus], Águia", [de que é comandante o 1º piloto Francisco Carvalho dos Passos], e o atraso na construção dos navios, devido a uma epidemia de bexigas na cidade de Belém do Pará. 05/05/1795. AHU_ACL_CU_013, Cx. 105, D. 8305.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado interino da Marinha e Ultramar e dos Negócios Estrangeiros e Guerra], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre o aproveitamento que os franceses, espanhóis e ele próprio têm feito dos cedros que descem os rios Madeira, Solimões e

outros quando das inundações e informando acerca da falta de madeira de Tapinhuã e da remessa de tabuado de louro. 12/06/1795. AHU_ACL_CU_013, Cx. 105, D. 8320.

CARTA do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], sobre a escolha das madeiras para serem embarcadas para o Reino, a bordo do navio comandado pelo tenente do mar João Baptista Roffe, e o modo que procede, de acordo com o plano que formulou a este respeito. 30/06/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8449.

CARTA do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], sobre o falecimento do mestre carpinteiro Manuel José da Silva. 07/06/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8456.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado interino da Marinha e Ultramar e Negócios Estrangeiros e Guerra], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre os problemas ocorridos na construção das charruas encomendadas pela rainha [D. Maria I]. 07/06/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8457.

CARTA do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], sobre a despesa feita na construção da charrua "Magnânimo", nos estaleiros da cidade de Belém do Pará. 08/06/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8461.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado interino da Marinha e Ultramar e Negócios Estrangeiros e Guerra], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre a vistoria efetuada às barcas de condução de madeiras para a fronteira da capitania e informando ter mandado recolher às praças do Macapá e do Pará as tropas e embarcações que se encontravam na fronteira, comprometendo-se a enviar destacamentos da cidade do Pará para aquela região, de dois em dois meses. 10/08/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8468.

CARTA do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], sobre a entrega dos planos de construção de três naus de linha ao empreiteiro da Fábrica das Madeiras, Joaquim Vicente Foro. 10/08/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8469.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado interino da Marinha e Ultramar e Negócios Estrangeiros e Guerra], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre as dificuldades encontradas no acabamento das naus, devido ao atraso na entrega das madeiras encomendadas. 20/08/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8476.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado interino da Marinha e Ultramar e Negócios Estrangeiros e Guerra], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre a necessidade de existirem estâncias de madeiras curtidas na capitania e os atrasos provocados na construção naval pela sua inexistência. 20/08/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8477.

MAPA da carga e do valor das madeiras e géneros transportados pela charrua Real "Águia, Coração de Jesus", vinda do Pará para Lisboa. 23/08/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 107, D. 8481.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado interino da Marinha e Ultramar e

Negócios Estrangeiros e Guerra], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre o envio de correspondência remetida pelo capitão Marcelino José Cordeiro e pelo alferes José Miguel de Sá Barreto relativas ao corte de madeiras no rio Acará. 01/09/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 108, D. 8485.

AVISO (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para o [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho], sobre a realização de uma descrição geográfica e topográfica do Estado do Pará, com seus limites, povoações, atividades econômicas, militares e financeiras para ser enviada para a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. 14/09/1796. AHU_ACL_CU_013, Cx. 108, D. 8490.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado dos e Negócios Estrangeiros e Guerra], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre as dificuldades na extração de madeiras nos distritos próximos à cidade de Belém do Pará e os preparativos para a construção de uma nova fragata. 24/01/1797. AHU_ACL_CU_013, Cx. 108, D. 8527.

OFÍCIO do [presidente do Real Erário], marquês mordomo-mor, [D. Tomás Xavier de Lima Vasconcelos Brito Nogueira Teles da Silva], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a conta apresentada pela Junta da Fazenda Real da capitania do Pará relativa à encomenda de madeiras solicitada pelo Conselho do Almirantado. 30/01/1797. AHU_ACL_CU_013, Cx. 108, D. 8534.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a fragata "Amazona" encontrar-se pronta para partir, acrescentando que de modo irá apenas dedicar-se à construção de embarcações menores. 08/08/1797. AHU_ACL_CU_013, Cx. 110, D. 8619.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as providências tomadas visando a maior exportação de madeiras. 07/12/1797. AHU_ACL_CU_013, Cx. 110, D. 8656.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a recusa dos mestres dos navios da praça em transportarem pranchas de madeira para o Reino. 23/02/1798. AHU_ACL_CU_013, Cx. 111, D. 8678.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o inventário geral feito pelo intendente da Marinha daquela cidade, o qual se preparava para partir para a Fábrica Real das Madeiras naquela capitania. 26/04/1798. AHU_ACL_CU_013, Cx. 112, D. 8725.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as providências tomadas para a extração de madeiras junto ao rio Amazonas, desde a Ilha de Marajó até Maricurú ou Portel. 26/04/1798. AHU_ACL_CU_013, Cx. 112, D. 8726.

CARTA do [governador e capitão general dos Estados do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], reiterando o pedido de vários géneros para o consumo das embarcações de guerra, bem como para a construção de novos navios. 10/09/1798. AHU_ACL_CU_013, Cx. 113, D. 8782.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega do Pará], Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo o mapa dos géneros transportados pela galera "Minerva de Alfama", de que é capitão Matias António Gomes, com destino ao Reino. 24/10/1798. AHU_ACL_CU_013, Cx. 113, D. 8798.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o balanço das contas da Junta da Receita e Despesa da Fábrica Real de Madeiras da cidade de Belém do Pará. 25/04/1799. AHU_ACL_CU_013, Cx. 115, D. 8861.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a vistoria que se deverá realizar nas charruas que circulam no rio Amazonas com o objetivo de transportar madeiras. 27/04/1799. AHU_ACL_CU_013, Cx. 115, D. 8865.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a vistoria feita à fragata "Golfinho", de que é capitão o tenente Manuel da Silva Tomás, e informando a respeito das charruas que circulam no rio Amazonas no transporte de madeiras. 27/04/1799. AHU_ACL_CU_013, Cx. 115, D. 8866.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a falta de navios para transportar os géneros, nomeadamente madeiras, da capitania do Pará para o Reino. 29/04/1799. AHU_ACL_CU_013, Cx. 115, D. 8869.

AVISO do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para o [presidente do Conselho Ultramarino], conde de Resende, [D. António José de Castro], sobre o ofício remetido pelo governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, de [16 de Dezembro] de 1797, [encarregando o ouvidor-geral e a Câmara no que se refere à demarcação das matas e indagação das madeiras próprias para a construção, por tal não ter sido efetuado pelo capitão-engenheiro José Simões de Carvalho]. 06/07/1799. AHU_ACL_CU_013, Cx. 115, D. 8895.

OFÍCIO do juiz de Fora e administrador da Alfândega da cidade do Pará, Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, informando que a carga transportada pela charrua "Príncipe da Beira", de que é comandante o 1º tenente Custódio José da Silva Meneses, era composta apenas de madeiras. 02/09/1799. AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8931.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Rio Negro] D. Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo a Conta Corrente da Fazenda Real relativa ao fabrico e corte de madeiras naquele Estado. 08/08/1800. AHU_ACL_CU_013, Cx. 118, D. 9057.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre os serviços prestados pelo aparelhador, Julião Álvares de Meneses, que chegou ao Pará para dirigir os cortes de madeiras. 19/01/1802. AHU_ACL_CU_013, Cx. 121, D. 9314.

PROVISÃO (cópia) do príncipe regente [D. João] para o Governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, proibindo a realização de coutadas, cortes de lenha e extração de cortiças, nos montes, terras, rios e lagoas, matos marinhos

e charneças, em cumprimento do Bando de 6 de novembro de 1792, e regulamentando ainda a aplicação dos castigos pelos Senhores de Escravos, segundo o acórdão de 21 de Janeiro de 1802. 21/01/1802. AHU_ACL_CU_013, Cx. 121, D. 9320.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pelo navio "Pernambucana", de que é capitão Nestor Homem da Costa. 12/10/1802. AHU_ACL_CU_013, Cx. 123, D. 9446.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo mapa das madeiras e géneros transportados pela charrua "Activa", de que é comandante o tenente do mar, Francisco Soares Vieira, com destino a Lisboa. 17/11/1802. AHU_ACL_CU_013, Cx. 123, D. 9485.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo relação dos géneros transportados a bordo do bergantim "Pérola de Lisboa", de que é mestre José Joaquim de Santa Ana, com destino a Lisboa. 12/12/1802. AHU_ACL_CU_013, Cx. 123, D. 9508.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo a relação dos géneros transportados a bordo da galera "Nossa Senhora do Monte do Carmo", de que é capitão Manuel José Rodrigues, com destino a Lisboa. 23/12/1802. AHU_ACL_CU_013, Cx. 123, D. 9513.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa de géneros exportados pela galera "Bela Luísa", de que é capitão José Ferreira de Araújo, com destino a Lisboa. 25/01/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 124, D. 9541.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] D. Francisco de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a inoculação da doença das bexigas naquele Estado; o cumprimento das sentenças proferidas no Conselho de Guerra contra Militares daquelas paragens; o socorro enviado à capitania de Goiás; a possibilidade de navegação do rio Amazonas por embarcações de grande porte; as propostas de candidatura apresentadas para provimento dos Corpos de Linha e Milícia daquela capitania; e os motivos para a suspensão da construção de novas embarcações nos armazéns da cidade do Pará. 04/03/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 124, D. 9561.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo a relação dos géneros exportados pelo bergantim "Paquete Real, correio marítimo", de que é 2º tenente do mar Paulo José Miguel de Brito. 07/03/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 124, D. 9566.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa da carga exportada pelo navio "Nossa Senhora da Arrábida, Flor do Pará", de que é capitão António Fernandes dos Santos, com destino a Lisboa. 23/04/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 124, D. 9596.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pelo navio "Nossa Senhora de Nazaré, Aliança", de que é capitão Manuel Lourenço Gil, com destino a Lisboa. 07/06/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 125, D. 9641.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a navegação do bergantim "Aurora" pelos rios Amazonas e Solimões e a possibilidade do corte das madeiras nas margens desse mesmo rio. 17/07/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 126, D. 9686.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa da carga transportada pela galera "Flor do Mar", de que é capitão Francisco José Ferreira, com destino a Lisboa. 20/07/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 126, D. 9693.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa da carga transportada pelo bergantim "Triunfo", de que é capitão Manuel Francisco Pereira, com destino a Lisboa. 20/07/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 126, D. 9694.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pela galera "Feliz", de que é capitão Manuel de Araújo Viza, com destino a Lisboa. 05/08/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 126, D. 9707.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pelo bergantim "Pérola", de que é mestre José Joaquim de Santa Ana, com destino a Lisboa. 21/08/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 126, D. 9718.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a partida da fragata "São João Príncipe" daquele porto do Pará, levando a bordo o seu antecessor, D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, acompanhada do brigue "Espadarte", que transporta algumas madeiras para os Reais Arsenais do Reino. 28/09/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 127, D. 9744.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre os atrasos do estabelecimento do Trem na cidade de Belém do Pará, pela falta de madeiras e de mão-de-obra indígena para ali trabalhar ou transportar os materiais necessários; e a necessidade imediata do estabelecimento de uma fábrica próxima ao rio Caraparú para abastecimento das ditas madeiras. 23/11/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 127, D. 9784.

OFÍCIO de José Joaquim Vitório da Costa, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre o envio de algumas madeiras necessárias à construção de um navio no Arsenal Real do Exército. 26/11/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 128, D. 9794.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre os dois oficiais destacados para o interior do Estado do Pará com o objetivo de examinar as matas que produzem as madeiras para construção e os lugares mais apropriados para instalação dos estaleiros navais. 01/12/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 128, D. 9807.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a utilização do iate "São Martinho", de que é comandante José Joaquim Pereira, no transporte de madeiras da capitania do Pará. 14/12/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 128, D. 9819.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa de géneros transportados pela galera "Bela Luisa", de que é capitão José Ferreira de Araújo, com destino a Lisboa. 16/12/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 128, D. 9825.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pela galera "Nossa Senhora do Monte do Carmo", de que é capitão Manuel José Rodrigues, com destino a Lisboa. 16/12/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 128, D. 9826.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pelo bergantim "São José Espadarte", de que é comandante o tenente-do-mar Joaquim Manuel Mendes, com destino a Lisboa. 16/12/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 128, D. 9831.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde de Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], justificando o atraso na saída do Pará com destino a Lisboa, do brigue "Espadarte", com um carregamento de madeiras, assim como o atraso na chegada do navio "Grão Maranhão". 26/12/1803. AHU_ACL_CU_013, Cx. 128, D. 9840.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo mapa dos géneros transportados a bordo do bergantim "Nossa Senhora da Conceição Minerva", de que é capitão Manuel Carlos dos Santos, com destino a Lisboa. 28/03/1804. AHU_ACL_CU_013,

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados a bordo do bergantim "Princesa do Brasil", de que é capitão Joaquim José de Carvalho, com destino a Lisboa. 12/04/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 129, D. 9909.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados a bordo do navio "Nossa Senhora da Arrábida, Flor do Pará", de que é capitão António Fernandes dos Santos, com destino a Lisboa. 12/04/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 129, D. 9910.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo a relação dos géneros transportados pela corveta "Flora", de que é capitão Domingos Pereira Lisboa, com destino a Lisboa. 13/05/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 129, D. 9933.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo a relação dos géneros transportados pelo bergantim "Triunfo", de que é capitão Manuel Francisco Pereira, com destino a Lisboa. 25/06/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 129, D. 9956.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a chegada do iate "Nossa Senhora do Livramento", vindo do Maranhão com os socorros mandados pela Junta da Fazenda Real da Marinha para o Arsenal da capitania do Pará; a chegada de alguns degredados ao porto daquela cidade; e a demora na remessa das madeiras encomendadas para os Arsenais do Reino. 21/07/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 130, D. 9983.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros exportados pelo navio "Aliança", de que é capitão Manuel Lourenço Gil, com destino a Lisboa. 07/08/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 130, D. 9998.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo relação dos géneros transportados a bordo do navio "Comerciante", de que é capitão Ricardo José de Sá, com destino a Lisboa. 03/10/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 130, D. 10015.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pelo bergantim "Pérola", de que é capitão José Joaquim de Santa Ana, com destino a Lisboa. 04/10/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 130, D. 10018.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pelo navio "Grão-Maranhão", de que é capitão José Joaquim Caparica, com destino a Lisboa. 05/10/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 131, D. 10020.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos géneros transportados pelo navio "[Nossa Senhora do] Monte do Carmo", de que é capitão Bernardo Pereira de Sousa, com destino a Lisboa. 31/10/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 131, D. 10042.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo a relação dos géneros transportados pelo navio "Santa Cruz", de que é capitão António José Luís, com destino a Lisboa. 04/11/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 131, D. 10048.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo a relação dos géneros transportados pelo navio "São Macário", de que é capitão Gregório José Ribeiro, com destino a Lisboa. 20/11/1804. AHU_ACL_CU_013, Cx. 131, D. 10059.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre as madeiras exportadas do Pará para o Reino, a bordo da charrua "São Carlos Augusto". 15/02/1805. AHU_ACL_CU_013, Cx. 132, D. 10110.

OFÍCIO do intendente da Marinha do Pará, José Joaquim Vitorino da Costa, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre as madeiras exportadas do Pará para o Reino, a bordo da charrua "São Carlos Augusto" [de que é capitão-tenente Tomás Franco]. 15/02/1805. AHU_ACL_CU_013, Cx. 132, D. 10111.

OFÍCIO do [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra] António de Araújo de Azevedo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre as madeiras transportadas do Pará para Lisboa, a bordo da charrua "São Carlos Augusto", [de que é capitão-tenente Tomás Franco], destinadas aos Arsenais Reais do Exército [de Lisboa]. 23/04/1805. AHU_ACL_CU_013, Cx. 133, D. 10141.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro] 8º conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito], para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre as madeiras de construção armazenadas no Arsenal do Exército do Pará, prontas para serem embarcadas e conduzidas para o Reino. 10/07/1805. AHU_ACL_CU_013, Cx. 134, D. 10203.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] José Narciso de Magalhães de Menezes, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], participando a execução do aviso n.º 85 de 7 de fevereiro, relativo ao transporte das madeiras encomendadas para o Reino, a bordo da charrua "São Carlos Augusto". 28/07/1806. AHU_ACL_CU_013, Cx. 137, D. 10448.

AVISO de Luís de Vasconcelos e Sousa para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo a relação das madeiras vindas do Pará com destino ao Arsenal Real da Marinha. 13/08/1806. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10461.

CARTA do bispo do Pará D. Manuel [de Almeida Carvalho], para o príncipe regente [D. João], sobre a chegada de madeiras, ferramentas e cal necessárias à edificação de uma Casa de Educação para meninas naquela Diocese. 30/08/1806. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10474.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] José Narciso de Magalhães de Menezes, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], expondo as razões da demora no embarque das madeiras encomendas no Reino, a bordo da charrua "São João Magnânimo"; do abandono da fábrica de madeira de Caraparu e do estabelecimento de outra nos matos do Bom Jardim e a necessidade de se recorrer às margens do rio Amazonas para suprir a falta daquele produto. 11/09/1805. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10481.

OFÍCIO do inspector interino do Arsenal Real da Marinha, José de Santa Rita, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre o envio de uma relação das madeiras necessárias ao Arsenal, transportadas da cidade de Belém do Pará, na charrua "São Carlos Augusto". 20/09/1806. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10488.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] José Narciso de Magalhães de Menezes, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre o atraso no envio das madeiras encomendadas, devido ao encalhe da charrua "São João Magnânimo" no baixio do Mojuim; e a existência de madeira em quantidade suficiente para o carregamento de outro navio. 29/10/1806. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10504.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] José Narciso de Magalhães de Menezes, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre o projeto de extração das madeiras do Brasil, destacando a importância do produto naquele Estado. 29/10/1806. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10505.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José Narciso de Magalhães de Menezes, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre o transporte de alguns gêneros do Pará para o Reino, a bordo da charrua "São João Magnânimo", nomeadamente madeiras. 10/12/1806. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10529.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] José Narciso de Magalhães de Menezes, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre a relação das despesas feitas com o fabrico e custeamento da charrua "São João Magnânimo" e das madeiras que recebeu. 11/12/1806. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10537.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa da carga transportada pela galera "Flor de Una", de que é capitão Manuel Francisco Pereira, com destino a Lisboa. 25/01/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 139, D. 10581.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará] Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa dos gêneros transportados pelo brigue "Diligente", de que é mestre Joaquim José Ferreira, com destino a Lisboa. 10/03/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 139, D. 10599.

OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José Narciso de Magalhães de Menezes, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo o mapa da carga transportada pelo bergantim "Diligente", de que é capitão Joaquim José Fernandes, com destino a Lisboa. 10/03/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 139, D. 10601.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará], Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo mapa da carga transportada pela galera "Arrábida", de que é mestre João José Franco, com destino a Lisboa. 09/05/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 140, D. 10637.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará], Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo mapa da carga transportada pela galera "Monte do Carmo", de que é mestre Miguel José dos Santos, com destino a Lisboa. 09/05/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 140, D. 10638.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], José Narciso de Magalhães de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo mapa da carga transportada pelo navio "Arrábida", de que é mestre João José Franco, com destino a Lisboa. 10/05/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 140, D. 10641.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], José Narciso de Magalhães de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo mapa da carga transportada pelo navio "Monte do Carmo", de que é mestre Miguel José dos Santos, com destino de Lisboa. 10/06/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 140, D. 10642.

OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], José Narciso de Magalhães Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo mapa da carga transportada pelo bergantim "Diligente", de que é capitão Joaquim José Ferreira, com destino a Lisboa. 04/08/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 141, D. 10700.

OFÍCIO do [administrador da Alfândega da capitania do Pará], Joaquim Clemente da Silva Pombo, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], remetendo mapa dos géneros transportados pelo brigue "Diligente", de que é mestre Joaquim José Ferreira, com destino a Lisboa. 05/08/1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 141, D. 10702.

Bibliografia

ALDEN, Dauril. **O significado da produção de cacau na região amazônica no período colonial**. Um ensaio de história econômica comparada. Belém. UFPA/NAEA, 1974.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul**. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

ALONSO, José Ruiz-Peinado & CHAMBOULEYRON. Rafael. (orgs.). **T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)**. Belém: Açai, 2010.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Política indigenista e políticas indígenas no tempo das reformas pombalinas. In: FALCON, Francisco; RODRIGUES, Cláudia. (org.). **A “Época pombalina” no mundo luso-brasileiro**. Rio de Janeiro: FGV, pp. 175-214, 2015.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. **Metamorfoses indígenas: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

ALMEIDA, Rita Heloísa de. **O Diretório dos Índios: um projeto de civilização no Brasil do século XVIII**. Brasília: Editora da UnB, 1997.

ÂNGELO-MENEZES, Maria de Nazaré. “Aspectos conceituais do sistema agrário do vale do Tocantins colonial”. In: **Cadernos de Ciência & Tecnologia**, v. 17, nº 01, pp. 91-122, 2000.

ÂNGELO- MENEZES, Maria de Nazaré. “O sistema agrário do vale do Tocantins colonial: agricultura para consumo e para exportação”. In: **Revista Projeto História: espaço e Cultura**. São Paulo, n.18, pp. 237-259, 1999.

ÂNGELO-MENEZES, Maria de Nazaré & 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, volume 15, nº 3, (pp. 123-145, set/dez. 1998).

ANTUNES, Alexandra de Carvalho. O cais da praça do comércio e as suas colunas. **Rossio: estudos de Lisboa**. Nº 3, maio, 2014.

ARAÚJO, Renata Malcher. A urbanização da Amazônia e do Mato Grosso no século XVIII: povoações civis, decorosas e úteis para o bem comum, da coroa e dos povos. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Sér. V. 20. N. 1. jan.-jun. 2012.

ARAÚJO, Renata Malcher de. “A razão na selva: Pombal e a reforma urbana da Amazônia”. In: **Camões: revista de letras e culturas lusófonas**, nº 151, pp. 53-74, 2003.

ARAÚJO JÚNIOR, Antônio Carlos Ribeiro e AZEVEDO, Karina Amin de. Formação da Cidade de Belém (PA): Área Central e seu Papel Histórico e Geográfico. **Revista Espaço Aberto**, PPGG - UFRJ, V. 2, N.2, p. 151-168, 2012.

ASSUNÇÃO, Paulo de. **Mazagão: cidade em dois continentes**. USTJ - arq. urb - número 2/ segundo semestre de 2009.

AZEVEDO, João Lúcio de. **O Marquês de Pombal e a sua época**. São Paulo: Alameda, 2004.

AZEVEDO, João Lúcio de. **Os Jesuítas no Grão-Pará: suas missões e a colonização**. Lisboa: Tavares Cardoso, 1901.

BARATA, Manuel de Mello Cardoso. **A antiga produção e exportação do Pará**. Belém: Typ. da Livraria Gillet, 1915.

BATISTA, Regina Célia Corrêa. **Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a Vila de Moju (1755-1778)**. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação de História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2013.

BATISTA, Regina Célia Corrêa. Gestão florestal e comercialização de madeira no Grão-Pará do século XVIII. **Saeculum** – Revista de História [29]; João Pessoa, jul./dez. 2013.

BATISTA, Regina Célia Corrêa. Escravidão de africanos e fabricação de madeiras no Grão-Pará na segunda metade do século XVIII. **Revista da ABPN**, v. 12, n. Ed. Especial – Caderno Temático: “Africanos, escravizados, libertos biografias, imagens e experiências atlânticas”, pp. 71-88, agosto de 2020.

BATISTA, Regina Célia Corrêa. A madeira e seus oficiais: índios, negros e trabalhadores de origem europeia nas Fábricas Reais de Madeira na segunda metade do século XVIII na Capitania do Grão-Pará. In: **O mundo do Trabalho na Amazônia Colonial**. SOUZA JUNIOR, José Alves de e MAIA, Livia L. Silva Forte (Organizadores). São Paulo, SP: Livraria da Física, (Florestas; 1), pp. 93-114, 2021.

BRAUDEL, Fernand. “A longa duração”. In: **História e ciências sociais**. Lisboa: Editorial Presença, 6ª edição, pp. 07-39, 1990.

CABRAL, Diogo Carvalho. **O ‘bosque de madeiras’ e outras histórias: A Mata Atlântica no Brasil colonial (séculos XVIII e XIX)**. Tese de doutorado, Programa de pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

CABRAL, Diogo Carvalho. Substantivismo econômico e história florestal da América portuguesa. **Varia História**. Belo Horizonte, vol. 24, n° 39, jan/jul 2008.

CABRAL, Diogo de Carvalho e 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-BrazilianReview**. Volume 44, n. 02, 2007.

CABRAL, Diogo de Carvalho. Produtores rurais e indústria madeireira no Rio de Janeiro do final do século XVIII. **Ciência Hoje**, vol. 2012, n° 36, 2005.

CARDOSO, Alana Souto. **Apontamentos para história da família e demografia histórica da Capitania do Grão-Pará (1750-1790)**. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação de História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2008.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. **Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará (1750-1817)**. Rio de Janeiro: Graal, 1984.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e escravidão no Brasil Meridional**. São Paulo, 1962.

CARREIRA, Antonio. **As Companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro**. Centro de Estudos da Guiné Portuguesa. Bissau, 1969.

CASTRO, Carlos F. de Abreu. **Gestão florestal no Brasil colônia**. Tese de doutorado, Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2002.

CHAMBOULEYRON, Rafael. A prática dos sertões na Amazônia colonial (século XVII). In: **Outros Tempos**, vol. 10, nº 15, pp. 79-99, 2013.

CHAMBOULEYRON, Rafael. Plantações, sesmarias e vilas. Uma reflexão sobre a ocupação da Amazônia seiscentista. **Nuevo Mundo-Mundos Nuevos**, EHESS, Paris-França, 2005.

CHAMBOULEYRON, Rafael. As especiarias da Amazônia. **BR História**, n. 1 (2007).

CHAMBOULEYRON, Rafael. Muita terra...sem comércio. O Estado do Maranhão e as rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII. **Outros Tempos**. Volume 8, número 12, dezembro de 2011 – Dossiê História Atlântica e da Diáspora Africana.

CHAMBOULEYRON, Rafael. **Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)**. Belém: Ed. Açai/Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (UFPA)/Centro de Memória da Amazônia (UFPA), 2010.

CHAMBOULEYRON, Rafael. Como se hace em Indias de Castilla. El cacao entre la Amazonia portuguesa y las Indias de Castilla (siglos XVII y XVIII). **Revista Complutense de História de América**, v.40, p. 23-43, 2014.

COELHO, Mauro Cezar. **Do Sertão para o mar: Um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: o caso do Diretório dos índios (1751-1798)**. Tese de doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

COELHO, Sérgio Alexandre Soldá da Silva Veludo. **Os Arsenais Reais de Lisboa e Porto 1800-1814**. Tese de doutorado, Departamento de ciências da educação e do patrimônio, Universidade Portucalense Infante D. Henrique, Porto, 2009.

COSTA, Francisco de Assis. Lugar e significado da gestão pombalina na economia colonial do Grão-Pará. **Nova Economia**. Belo Horizonte: 20 (1), pp. 167-206, jan/abr 2010.

COSTA, Kelerson Semerene. Natureza, colonização e utopia na obra de João Daniel. **História, Ciência, Saúde. Mangueiros**, Rio de Janeiro, v. 14, suplemento, pp. 95 – 112, dez. 2007.

COSTA, Paulo Marcelo Cambraia da. De mãos dadas pela foz do rio amazonas: vilas e povoadamentos na costa setentrional do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII. **Revista Escritas do Tempo** – vol. 1, n. 1, mar-jun/2019.

CRUZ, Ernesto. **História de Belém**. 1º volume. Universidade Federal do Pará. Coleção Amazônica: Série José Veríssimo, 1973.

CRUZ, Ernesto. **História da Associação Comercial do Pará**. Editora: Associação Comercial do Pará, 1964.

CRUZ, Ernesto. A exportação da madeira do Pará para Portugal, no século XVIII. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Departamento de Imprensa Nacional Rio de Janeiro, volume 234, jan./mar. 1957.

CUNHA, Manuela Carneiro da. (ORG). **História dos Índios no Brasil**. São Paulo. Cia das Letras, 1992.

DIAS, Marcelo Henrique. **Farinha, madeiras e cabotagem: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial**. Editus; Ilhéus, 2011.

DEAN, W. **A ferro e fogo: a história e a destruição da Mata Atlântica brasileira**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. Título original: With broadax and firebrand.

DIAS, Manuel Nunes. **Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)**. Belém, UFPA, 1970.

DIAS, Manuel Nunes. A tonelagem da frota da companhia geral do Grão-Pará e Maranhão. **Revista de História**, [S. l.], v. 28, n. 57, p. 113-140, 1964. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/122667>

DOMINGUES, Ângela. Monarcas, ministros e cientistas. Mecanismos de poder, governação e informação no Brasil colonial. **Estudos & Documentos** 15, Lisboa, CHAM/FCSH/UNL e Universidade dos Açores, pp. 231-257, 2012.

DOMINGUES, Ângela. Para um melhor conhecimento dos domínios coloniais: a constituição de redes de informação no Império português em finais do setecentos. **História, Ciência, Saúde - Manguinhos**, vol. 8 (suplemento), 2001

DOMINGUES, Ângela. **Quando os índios eram vassalos**. Colonização e relações de poder no Norte do Brasil da segunda metade do século XVIII, Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

DOMINGUES, Ângela. Urbanismo e colonização na Amazônia em meados do setecentos: a aplicação das reformas pombalinas na capitania de São José do Rio Negro. **Separata da Revista de Ciências Históricas**. Nº X. Universidade Portucalense, 1995.

DRUMMOND, José Augusto. A história ambiental: temas fontes e linhas de pesquisa. Rio de Janeiro. **Estudos Históricos**, 1991.

DUARTE, Regina Horta. **História & Natureza**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

FARAGE, Nádia. **As muralhas do sertão: os povos indígenas do rio Branco e a colonização**. Rio de Janeiro. Paz e Terra; ANPOCS, 1991.

FERNANDES, Florestan. **Organização social dos Tupinambá**. 2ª edição; Difusão europeia do livro. São Paulo, 1963.

FERREIRA, Elias Abner Coelho. **Oficiais canoieiros, remeiros e pilotos Jacumaúbas: Mão de obra indígena na Amazônia Colonial Portuguesa (1733-1777)**. Dissertação de mestrado. Programa Pós-Graduação em História Social da Amazônia. PPHIST/UFGA. Belém, 2016.

FONSECA, Dante Ribeiro da. O trabalho do escravo de origem africana na Amazônia. **Revista veredas amazônicas** – nov. Nº 01, vol I, 2011.

FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima. (orgs.) **Na trama das redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FRAZÃO, Eugênio Marques Rodrigues. A Marinha na Bacia Amazônica. **A defesa nacional**. Nº 607. Mai/Jun. 1966.

GADELHA, Maria Regina A. Fonseca. Conquista e ocupação da Amazônia: a fronteira Norte do Brasil. *Amazônia Brasileira*. **Estudos avançados**. 16 (45), agosto de 2002.

GOMES, Emília Vaz e MALAQUIAS, Izabel. Investigações físicas sobre madeiras brasileiras (1790-1812). **REVISTA DA SBHC**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, p. 104-119, jul./dez. 2004.

GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. História e Memória da carpintaria Naval Ribeirinha da Amazônia. **VI Simpósio Nacional de História Cultural**. Universidade Federal do Piauí – UFPI. Teresina-PI, 2012.

GUZMÁN, Décio de Alencar. **Guerras na Amazônia do século XVII: resistência indígena a colonização**. Belém: Estudos Amazônicos, 2012 (Coleção estudos amazônicos/História).

FONSECA, André Augusto da. Os mapas da população no Estado do Grão-Pará: consolidação de uma população colonial na segunda metade do século XVIII. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, Belo Horizonte, v.34, n.3, p.439-464, set./dez. 2017.

FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (org.). **Na trama das redes: política e negócios no império português (Séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FRAGOSO, João. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

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

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**. Companhia das Letras, 2017.

HUTTER, Lucy Maffei. A madeira do Brasil na construção e reparos de embarcações. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros** 26, pp. 47-64, 1986.

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

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a carreira da Índia**. Ed. Nacional: 1968.

LOPES, Siméia de Nazaré. **AS ROTAS DO COMÉRCIO DO GRÃO-PARÁ: Negociantes e relações mercantis (c. 1790 a c. 1830)**. Tese de doutorado, Programa de Pós-Graduação em História Social, Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

LOPES, Thoribio. **Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história**. Belém/PA. 1945.

LUI, Gabriel Henrique e MOLINA, Silvia Maria Guerra. Ocupação humana e transformação das paisagens na Amazônia brasileira. **Amazônica 1** (1): 200-228, 2009

MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. **Distantes Estaleiros: A criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777)**. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

MALVÁSIO, Ney Paes Loureiro. A reforma da Marinha de Guerra portuguesa no período pombalino (1761-1777): a criação de uma marinha estritamente militar e profissional e as fontes para seu estudo. **Navigator**. Dossiê nº10. pp. 70-82, 2020.

MARIN, Rosa Acevedo. Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos no período colonial. Belém, **Novos Cadernos NAEA**, v. 8, n. 1, 2005.

MARTINS, Roberta Sauaia. **“Do sarampo as perniciosíssimas bexigas”**: epidemias no Grão-Pará setecentista (1748-1800). Dissertação de mestrado, Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

MATOS, Frederik Luiz Andrade de. **O comércio das Drogas do sertão sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)**. Tese de doutorado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2019.

MATOS, Sérgio Campos e SANTOS, Luís Aguiar. A marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade. **Revista de História das ideias**. Vol. 29, 2008.

MEIRA FILHO, A. **Evolução Histórica de Belém do Grão-Pará**. 1ª. Ed. Belém, Grafisa, 1976.

MILLER, S. W. **Fruitless Trees: Portuguese conservation and Brazil's colonial timber**. Stanford: Stanford University Press, 2000.

NUNES, Larissa Corrêa Acatauassú. **Estruturas de cobertura na arquitetura religiosa de Landi em Belém – PA**: avaliação de tipologia, comportamento estrutural e identificação das espécies vegetais. Dissertação de mestrado, Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador/Bahia, 2005.

PACHECO, Agenor Sarraf. A conquista do ocidente Marajoara: Índios, portugueses e religiosos em reinvenções históricas. In: SCHAAN, Denise Pahl. MARTINS, Cristiane Pires (orgs). **Muito além dos campos: arqueologia e história na Amazônia Marajoara**. Belém: GK NORONHA, 2010.

PALHA, Bárbara da Fonseca. **Escravidão de origem africana em Belém**: um estudo sobre demografia, mestiçagem, trabalho e liberdade (c. 1750 – c. 1850). Tese de doutorado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2019.

PATACA, Ermelinda Moutinho. Entre a engenharia militar e a arquitetura médica: representações de Alexandre Rodrigues Ferreira sobre a cidade de Belém no final do século XVIII. **História, Ciência, Saúde – Manguinhos**, v.25, n.1, jan./mar. 2018.

PATACA, Ermelinda. Arte e ciência na Amazônia no século XVIII: o Prospecto da Vila de Cameté. In. **Caiana**. Revista de história del Arte y Cultura Visual del Centro Argentino de Investigadores de Arte, nº 5, segundo semestre de 2014, pp. 62-79.

POLANYI, Karl. **A grande transformação**: a origem da nossa época. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

POMPEU, André José Santos. **As drogas do sertão e a Amazônia colonial (1677-1777)**. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2021.

PORRO, Antônio. O povo da Amazônia à chegada dos europeus. In: **O povo das águas**: ensaios de etno-história amazônica. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

PRADO JUNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1992.

PUNTONI, Pedro. **A guerra dos bárbaros**: povos indígenas e a colonização do sertão do nordeste do Brasil (1650-1720). São Paulo: Hucitec; Editora da Universidade de São Paulo; Fapesp, 2002.

RAMINELLI, Ronald. Ciência e colonização: a viagem de Alexandre Rodrigues Ferreira. **Tempo**, Rio de Janeiro, v.3, n.6, 1997.

RODRIGUES, Jaime. Marítimos de profissão: as matrículas de marinheiros e a História Marítima de Portugal e seus domínios nos séculos XVIII e XIX. **Almanack**. Guarulhos, n. 21, abril, 2019.

RODRIGUES, Jaime. **No mar em terra**: História e cultura de trabalhadores escravos e livres. São Paulo: Alameda, 2016.

RODRIGUES, Jaime. Circulação Atlântica: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na marinha mercante luso brasileira, séculos XVIII e XIX. **História** (São Paulo) v.34, n.2, p. 128-145, jul./dez. 2015.

ROLLER, Heatler Flynn. Migrações indígenas na Amazônia do século XVIII. In. **Migrações na Amazônia**. Editora Açaí. Coleção Fronteiras Impertinentes. Belém/PA, 2010.

SALDANHA, Nuno. A Nau Nossa Senhora de Belém e São José (1766-1805), de Luís Isidoro de Gouveia e a Gênese do Arsenal Real do Pará (Brasil). **Navigador**: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, vol. 14, nº 28, pp. 13-27, 2018.

SALDANHA, Nuno. Joaquim Vicente Foro, Mestre Construtor (Act. 1761-1796) - As Canoas Cobertas e a Corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil). **Navigador**: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, no 30, p. 26-45 – 2019.

SALDANHA, Nuno. Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775) – Subsídios para a História da Construção e Arquitetura Naval do século XVIII em Portugal. **Navigador**. Rio de Janeiro, V. 12, nº 23, 2016.

SALES, Vicente. **O negro no Pará**, sob o regime da escravidão. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará. Coleção Amazônia (Série José Veríssimo), 1971.

SALGADO, Augusto A. Alves. **O poder naval português no Atlântico**: séculos XVI a XVIII. Comunicação apresentada ao Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades.

SAMPAIO, Patrícia Melo. **Espelhos partidos**: etnia, legislação e desigualdade na colônia. Manaus: EDUA, 2012.

SANJAD, Nelson e PATAÇA, Ermelinda M. **As fronteiras do ultramar**: engenheiros, matemáticos, naturalistas e artistas na Amazônia, 1750-1820 (2007).

SILVA, Marley Antônia Silva da. **A extinção da Companhia de Comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)**. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2012.

SILVA, Marley Antônia Silva da. Da costa do Grão-Pará ao sertão do Brasil: tráfico de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás. **Revista Historiar**. Vol. 10, Nº. 18, jan./jun. de 2018.

SILVA, Marley Antônia Silva da. **Nas correntes do atlântico norte e sul**: tráfico de escravizados para Belém do Grão-Pará. Tese de doutorado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2020.

SILVA, Marley Antônia Silva da & BARBOSA, Benedito Carlos Costa. A “cidade enegrecida”: escravizados na Belém do Grão-Pará Colonial. **Revista de Estudos Brasileños**. vol. 07, nº 14, 2020.

SILVA, Marley Antonia Silva da, & JACINTO, Cristiane Pinheiro Santos. Trabalhando nos mares: marinheiras e marinheiros africanos nos navios da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão. **Revista Maracanan**, (29), 2022. pp. 16–30.

SOUZA, Laura Melo. **O sol e a sombra**: política e administração na América portuguesa do século XVIII. São Pulo: Cia das Letras, 2006.

SOUZA JUNIOR, José Alves de. **Tramas do cotidiano**: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos. Belém: ed. UFPA, 2012. Originalmente apresentada como Tese de doutorado. PUC/São Paulo. São Paulo, 2009.

SOUZA JUNIOR, José Alves de. Negros da terra e/ou negros da guiné: trabalho, resistência e repressão no Grão-Pará no período do diretório. **Afro-Ásia**, 48, 2013. pp. 173-211.

SOUZA JUNIOR, José Alves de. O Mundo do Trabalho no Grão-Pará do Setecentos: escravidão e liberdade. In. **O mundo do Trabalho na Amazônia Colonial**. SOUZA JUNIOR, José Alves de e MAIA, Livia L. Silva Forte (Organizadores). São Paulo, SP: Livraria da Física, 2021. (Florestas; 1). pp. 25-52.

THOMPSON, Edward P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**: uma crítica ao pensamento de Althusser. Zahar editores. Rio de Janeiro, 1981

THOMPSON, Edward P. “A História vista a partir de baixo”. In. THOMPSON, Edward P. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas: Unicamp, S/D, p. 17-31 (Col. Textos Didáticos).

VERGOLINO-HENRY, Anaíza e FIGUEIREDO, Arthur. Napoleão. **A presença africana na Amazônia Colonial**: uma notícia histórica. Belém. Arquivo Público do Estado do Pará. 1990.

VIANA, Wania Alexandrino. **Gente de guerra, fronteira e sertão**: índios e soldados na capitania do Pará (primeira metade do século XVIII). Tese de doutorado, Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2019.

VIEIRA JUNIOR, Antônio Otaviano. Dona Maria Gil e família: possibilidades e imigração entre Açores e o Grão-Pará do século XVIII. **Acervo**. Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, p. 87-104, jan./jun. 2017.

Apêndice – Tabela dos navios que transportaram madeiras para Portugal de 1750 a 1807

A tabela aqui anexada foi elaborada a partir da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino e do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro que registrou as viagens dos navios do Pará em direção a Portugal entre os anos de 1750 até 1807. Foi consultado mapas de cargas, listas e relações de produtos transportados pelos navios e desses registros foram selecionadas as informações sobre as madeiras contidas entre as mercadorias exportadas.

Importante destacar que para a sistematização de cada viagem foi preciso consultar variadas fontes. Os mapas de cargas, por exemplo, traziam o registro da quantidade total das peças de madeiras e o seu valor, sendo necessário consultar as relações de madeiras para acessar mais detalhadamente as peças transportadas. Também é preciso pontuar que nem sempre foi possível encontrar todas as informações buscadas, por várias vezes o valor da madeira, por exemplo, não foi encontrado.

Outro esclarecimento a ser feito é que esse registro é um recorte nas informações, sendo possível encontrar outros elementos na documentação, como o tamanho de cada peça de madeira, a rota de origem do navio os responsáveis pelo carregamento, por esse motivo referencio a documentação consultada na tabela, para que possíveis futuros estudos possam se beneficiar do levantamento aqui sistematizado.

Ano	Nome do navio	Propriedade	Nome do capitão / comandante	Madeira que levou	Total de paus para construção	Madeira miúda (varas para parreiras e achas de lenha)	Destino	Valor total da carga de madeira	Referências
1750	Nau São José	Coroa	Gonçalo Xavier de Barros Alvim	49 toros de paus cotiara, 39 toros de pau santo, 5 toros de pau mulato, 4 toros de pau de oleo, 42 toros de jutai mirim, 2 toros de pau violete	141		Ribeira das Naus		AHU-doc. 3004
1753	Nau São José	Coroa	Rodrigo Ignácio	3 quilhas, 10 cavernas, 35 braços, 27 aposturas, 10 vaos, 101 curvas, 4 cintas grandes, 6 cintas segundas, 4 paus redondos, 3 dormentes, 3 rodas de proa, 1 capelo de roda, 2 coral, 6 enximentos, 3 manco, 1 cadaste, 1 gio, 1 pontinha redonda, 1 pé de carneiro de 18, 157 pés de carneiro de 8, 18 eixos, 2 pranchas de castanho, 68 curvatões, 82 toros, 6 pranchas	555		Ribeira das Naus		AHU-docs. 3287
1753	Nau Nossa Senhora da Arrábida	Coroa	José Sanches de Brito	8 quilhas, 7 cavernas, 24 braços, 18 aposturas, 11 vaos, 37 curvas, 3 cintas grandes, 2 cintas segundas, 1 pau direito, 3 dormentes, 2 enximentos, 3 cadaste, 27 pés de carneiro de 18, 163 pés de carneiro de 8, 28 eixos, 2 pranchas de castanho, 38 curvatões, 4 pranchas, 840 espeques	381	840	Ribeira das Naus	1.002.405	AHU-docs. 3287 e 3475
1753	Nau Nossa Senhora das Mercês	Coroa	José Roquel da Silva	7 quilhas, 3 cavernas, 39 braços, 18 aposturas, 14 vaos, 52 curvas, 4 cintas grandes, 9 cintas segundas, 2 paus direito, 1 dormente, 20 pés de carneiro de 18, 109 pés de carneiro de 8, 70 eixos, 320 espeques, 4 pranchas	153	519	Ribeira das Naus	992.120	AHU-docs. 3287 e 3476
1754	Iate Senhor do Bonfim e Santo António	Coroa	João da Silva	8 cavernas, 25 curvas, 11 braços, 1 pedaço de pao, 1 apostura, 73 pés de carneiro de 8, 17 pés de carneiro de 18, 4 eixos	144		Ribeira das Naus	254.235	AHU-doc. 3366
1755	Nau Nossa Senhora de Nazareth	Coroa	Francisco de Aguiar e Souza	27 cavernas, 70 braços, 35 aposturas, 4 cintas grandes, 10 pontas, 1 enchimento, 65 curvas, 1 manco, 11 pés de carneiro de 18, 9 pés de carneiro de 14, 135 pés de carneiro de 8, 60 eixos, 1269 espeques	428	1269	Ribeira das Naus	3.973.76	AHU-doc. 3651
1755	Nau Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira	Coroa	Domingos Dantas	6 quilhas, 38 cavernas, 62 braços, 91 aposturas, 97 curvas, 44 vaos, 14 cintas grandes, 26 cintas segundas, 2 capelo de roda, 3 gios, 2 bussardas de proa, 2 cadastes, 2 manco, 3 coral, 4 dormentes, 2 escoas, 3 pés redondos para cinta, 2 pranxões, 19 paos direitos, 81 pontas, 38	1248	1029	Ribeira das Naus		AHU-docs. 3651 e 3683

				curvatões, 2 latinhas, 6 enximentos, 600 pés de carneiro de 8, 22 pés de carneiro de 18, 11 pés de carneiro de 14, 47 eixos de carreta, 13 barras de cabrestantes, 1029 espeques (madeira embarcada depois de pronta a lista anterior) 5 bracinhos, 3 aposturas, 2 pontinhas, 8 curvatões, 1 braço, 1 aposturinha, 26 pranchas					
1755	Navio Nossa Senhora de Penha de França e Santa Anna		António Cardoso Saldanha	38 pranchas	38				AHU-doc. 3683
1755	Nau Nossa Senhora Madre de Deus e São José		Agostinho dos Santos	40 pranchas	40				AHU-doc. 3683
1755	Iate Santa Tereza e São João da Cruz	Coroa	João da Silva	4 cavernas, 11 aposturas, 4 braços, 20 paos quase direitos, 7 pontas, 74 pés de carneiro de 8	120				AHU-doc. 3696
1756	Nau Nsa. Sra. Madre de Deus, São José e Almas	Companhia de Comércio	João de Freitas Monteiro	8 cavernas, 24 braços, 22 aposturas, 2 paus quase direitos, 5 pontas, 44 curvas, 182 pés de carneiro, 48 eixos, 900 espeques	335	900			AHU-doc. 3815
1756	Nau Santa Ana e São Francisco Xavier	Companhia de Comércio	Valério Duarte Gomes	10 cavernas, 53 braços, 28 aposturas, 2 mancos, 13 paus direitos e quase direitos, 3 pontas, 56 curvas, 180 pés de carneiro, 109 espeques	345	109			AHU-doc. 3815
1756	Nau Capitania Nsa. Sra. Da Atalaia	Companhia de Comércio	João da Silva	18 cavernas, 22 braços, 15 aposturas, 1 curva, 3 paus, 137 eixos, 6 pés de carneiro, 700 espeques	202	700			AHU-doc. 3815
1756	Nau Nsa. Sra. Das Mercês	Companhia de Comércio	Agostinho dos Santos	7 quilhas, 10 cavernas, 2 braços, 19 aposturas, 1 dormente, 4 vaos, 30 cintas primeiras, 7 cintas segundas, 5 paus direitos, 48 curvas, 10 curvatões, 353 pés de carneiro, 49 eixos, 626 espeques	545	626			AHU-doc. 3815
1756				73 couçoeriras, 105 toros de pau cotiara	178			194.400	AHU-doc. 6627
1757				38 couçoeriras, 25 pranchas	63			95.583	AHU-doc. 6627
1758	Galera S. José	Companhia de Comércio	José Ferreira de Azevedo	5 braços, 1 apostura, 2 curvas	8				AHU-docs. 3963 e 4089

1758	Galera Nsa. Sra. Da Atalaia e Senhor do Bonfim	Companhia de Comércio	Francisco Duarte Serra	16 braços, 7 aposturas, 23 pontas, 2 paos direitos, 5 buzardas, 46 curvas, 9 curvatões, 141 pés de carneiro de 8, 380 espeques	249	380			AHU-docs. 3963 e 4089
1759	Frota de 1759 (3 navios mercantes e 1 charrua de guerra - fragata Nsa. Sra. Das Mercês)			48 aposturas, 15 braços, 17 cavernas, 25 dormentes, 17 curvas, 2 escoas, 1 manco, 2 pontas, 2 prodigos, 67 paus, 2 quilhas, 29 cintas, 50 toros de pau, 4 vaus, 90 couçoeiras, 100 varas de parreiras	371	100			AHU-doc. 4076
1759				114 toros de pau	114			68.900	AHU-doc. 6627
1760	Frota de 1760 (chegada em janeiro de 1761 em Lisboa), composta de 3 navios: charrua Nsa. Sra. Das Mercês, navio Santa Anna e São Francisco Xavier, navio São Sebastião			15 cintas, 18 cavernas, 7 curvas, 2 vigas, 2 varaes, 4 paus, 105 pranchas, 96 couçoeiras, 45 toros	294 paus de construção				AHU-doc. 4407
1761	Charrua Nsa. Sra. das Mercês	Coroa	Domingos Dantas	4 quilhas, 14 cavernas, 18 braços, 4 aposturas, 6 cadastes, 4 dormentes, 2 vaos, 7 prodigos, 49 cintas do grosso, 28 cintas segundas, 6 paus de várias qualidades, 3 pontas, 6 curvas, 7 buzardas, 146 pés de carneiro de 8, 6100 achas de lenha; 65 pranchas, 30 couçoeiras de pau amarelo	399	6100		470.000	AHU-docs. 4516, 4524 e 4566
1761	Charrua S. José	Coroa	Marcos do Amaral	29 couçoeiras de acapu, 444 varas para parreiras, 42 taboas de bacuri, 12 couçoeiras de jacanga, 11 couçoeiras de pau amarelo, 1800 achas de lenha	94	2244			AHU-docs. 4524 e 4566
1761				34 paus, 333 toros de pau, 13.165 achas de lenha	367	13.165		344.835	AHU-doc. 6627
1762	Charrua S. José	Coroa	Marcos do Amaral	4 quilhas e sobrequilhas, 21 cintas do grosso, 16 cintas segundas, 30 dormentes, 6 vãos, 13 braços, 18 aposturas, 34 escoas, 16 taboas para forro, 16 tricanizes, 2 corais, 2 cadastes, 1 roda,	199	6770		1.433.340	AHU-doc. 4810

				8 paos de volta, 12 praxas de angelim, 6770 achas de lenha					
1762				95 paus, 111 taboados, 111 pranchas, 3.500 achas de lenha	317	3.500		333.200	AHU-doc. 6627
1763	Charrua Nsa. Sra. das Mercês	Coroa	Domingos Dantas	4 quilhas e sobrequilhas, 4 cavernas, 3 braços, 33 aposturas, 8 vãos, 2 corais, 2 mãos de cinta, 6 tricanizes, 13 dormentes, 1 capelo, 8 cintas segundas, 4 cintas do grosso, 1 gio, 9 taboas, 9 paus de volta, 1 eixo de ancora, 1 coluna, 17 curvas, 77 pés de carneiro, 2750 achas de lenha, 100 toros de pau	303	2.750		996.579	AHU-doc. 4895
1763	Charrua Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Francisco Duarte Serra	3 quilhas, 13 cavernas, 8 braços, 21 aposturas, 25 cintas do grosso, 19 cintas segundas, 21 dormentes, 4 tricanizes, 1 pau de volta, 6 vãos, 6 prodigos, 3 escoas, 3 eixos de ancora, 3 piões de cabrestantes, 2 paus, 26 sucordas, 16 braços, 14 curvas, 1 curvatão, 63 pés de carneiro, 5 eixos de carreta, 3576 achas de lenha, 64 toros, 350 varas	327	3.926		1.129.700	AHU-doc. 4969
1763				56 duzias de taboado	672			1.866.60	AHU-doc. 6627
1764	Galeão Nsa. Sra. da glória e sta. Anna		Domingos Dantas	72 cintas do grosso, 21 cintas segundas, 19 vãos, 4 prodigos, 7 braços, 13 cavernas, 54 aposturas, 16 dormentes, 7 quilhas, 11 paus para empenos, 1 verdugo, 1 buzarda, 1 cambota, 19 taboas de cortado, 1 pião, 5 enximentos, 6 curvas, 11 curvatões, 161 pés de carneiro, 679 varas para parreiras, 10164 achas de lenha	430	10.843		1.856.34	AHU-doc. 5111
1764 agosto	Nau Nsa. Sra da Conceição	Companhia de comércio	Felix de Oliveira	46 braços, 190 aposturas, 7 sintas do grosso, 5 cintas segundas, 1 vão, 2 dormentes, 1 escoas, 5 paus de empeno, 1 gio, 1 pau para cachimbo, 1 braço do prodigo, 29 curvas, 2 curvatões, 227 pés de carneiro, 7800 achas de lenha	518	7800		1.426.48	AHU-doc. 5160
1764	Navio São Lázaro	Companhia de comércio	Gaspar dos Reis	9 paus de construção, 334 toros de pau, 12 pranchas, 50 varas de parreiras	355	50			AHU-doc. 5191
1764	Charrua Nsa. Sra. das Mercês	Companhia de comércio	Agostinho dos Santos	141 paus de construção e toros, 86 couçoeiras e pranchas, 250 varas	327	250			AHU-doc. 5191

1764	Navio Madre de Deus		Manuel Travassos	61 paus de construção, 35 toros, 2 dúzias de couçoeiras de acapú, 100 varas	120	100			AHU-doc. 5191
1764	Navio São João Batista		José de Oliveira Bulhão	105 paus de construção e toros, 5 couçoeiras e pranchas, 50 varas	110	50			AHU-doc. 5191
1764 Nov.	Navio Nsa. Sra. da Conceição		José Gomes Ribeiro	38 paus de construção	38				AHU-doc. 5191
1765	Navio Nsa. Sra. do cabo	Companhia de comércio	Manoel da Cunha Bittencourt	15 dúzias de taboado, 189 paus para construção de navios, 82 toros de pau, 3000 achas de lenha	451	3.000		868.20	AHU-docs. 5208 e 5215
1765	Nsa. Sra. das Mercês		Agostinho dos Santos	62 couçoeiras e pranchas, 131 paus de construção, 197 varas de parreira	193	197			AHU-doc. 5249
1765	Galeão Nsa. Sra. da Glória e Santa Anna		Domingos Dantas	280 paus de construção, 9 vigas, 200 pés de carneiro, 72 eixos de carreta, 7685 achas de lenha, 200 varas e 7 dúzias de couçoeiras	645	7885			AHU-doc. 5226
1765	Navio Sta. Anna e São Francisco Xavier		Valério Duarte Gomes	136 paus de construção, 110 couçoeiras e pranchas	246				AHU-doc. 5249
1765	Nsa. Sra. Madre de deus	Companhia de comércio	Manuel Travassos	95 paus de construção	95				AHU-doc. 5249
1766 Jul.	Nau Nsa. Sra. de Belém e S. José	Coroa		6 quilhas, 5 braços, 7 aposturas, 12 cintas do grosso, 2 cintas segundas, 30 vaos, 5 paos de volta, 2 dormentes, 1 pao, 4 trincanizes, 3 trinicanis de volta, 1 cadaste, 465 pés de carneiro, 57 toros de pau mulato, 10880 achas de lenha	600	10.880			AHU-docs. 5282 e 5283
1766 julho	Galeão Nsa. Sra. da Glória e Santa Anna			1 quilha, 25 braços, 70 aposturas, 51 cintas do grosso, 15 cintas segundas, 23 vaos, 11 paos de volta, 5 dormentes, 8 paos, 23 tricanizes, 2 cadastes, 8 cavernas, 1 sucorda, 1 taboa, 2 paos de S, 6 curvas, 2 curvatões, 145 pés de carneiro, 8650 achas de lenha	400	8650		3.367.12	AHU-docs. 5282 e 5283
1766 julho	Charrua Nsa. Sra. da Purificação			1 quilha, 2 braços, 7 aposturas, 41 cintas do grosso, 20 vaos, 9 paos de volta, 2 dormentes, 6 tricanizes, 2 cadastes, 4 cavernas, 16 paos de empeno, 1 buzarda, 1 gio, 1 coral, 1 enximento,	369	4750			AHU-docs. 5282 e 5283

				2 curvas, 18 curvatões, 151 pés de carneiro, 84 liames, 4750 achas de lenha					
1766 Out.	Charrua Nsa. Sra. das Mercês		Agostinho dos Santos	39 cintas do grosso, 3 cintas segundas, 8 braços, 13 cavernas, 10 aposturas, 2 cadastes, 9 vãos, 11 tricanizes, 4 paus de empeno, 1 mão de cinta, 3 paus, 1 pião de cabrestante, 5 taboas de costado, 5 taboas de forro, 3 curvas, 2 curvatões, 6153 achas de lenha	119	6153	Arsenal Real da Marinha	829.26	AHU-doc. 5288
1766 Out.	Charrua S. José		José dos Santos	1 quilha, 45 cintas do grosso, 8 cintas segundas, 13 vãos, 3 cavernas, 11 tricanizes, 14 braços, 35 aposturas, 1 prodigo, 10 paus de empeno, 3 mãos de cinta, 3 paus, 20 taboas de costado, 5 taboas de forro, 11 curvas, 6 pés de carneiro, 7550 achas de lenha	189	7550	Arsenal Real da Marinha	1.214.212	AHU-doc. 5288
1766				183 paus	183			908.360	AHU- doc. 6627
1767	Frota: Nsa. Sra das Mercês, Santa Anna e São Francisco Xavier, Nsa. Sra. Madre de Deus, Nsa. Sra. Do Cabo			47 paus, 17 2/3 dúzias de tabuados	251			319.006	ANRJ-AN_37_97, vol. 1, doc. 231.
1767	S. Pedro Gonçalves	Companhia de comércio	Miguel Pereira da Costa	19 pranchas de pau amarelo, 95 toros de pau roxo, 34 paus de construção de navios	148			289.700	ANRJ-AN_37_97, vol. 1, doc. 111.
1767	Fragata S. Francisco Xavier	Companhia de comércio		3 quilhas, 64 cintas do grosso, 3 cintas segundas, 3 tricaniz, 12 verdugos, 8 braços, 2 vaos, 1 columina, 1 cadaste, 6 latas, 2 sucordas, 7 cavernas, 1 buzarda, 30 aposturas, 2 mancos, 1 prodigo, 1 gio, 86 taboas de costado, 6 enximentos, 54 curvas, 10.860 achas de lenha	293	10.860	Arsenal de Lisboa	1.732.58	AHU-doc. 5358 e ANRJ-AN_37_97; vol. 1, doc. 202.
1767	Galeão Nsa. Sra. da Glória		Domingos Dantas	69 cintas do grosso, 6 cintas segunda, 9 cavernas, 47 aposturas, 22 braços, 9 vaos, 3 latas, 8 tricanizes, 2 colunas, 2 verdugos, 1 capello, 1 dormente, 1 gio, 2 sucordas, 2 cadastes, 19 taboas de costado, 4 buzardas, 2 enximentos, 58 curvas, 7.775 achas de lenha	267	7.775	Arsenal de Lisboa	1.632.60	AHU-doc. 5358 e ANRJ-AN_37_97; vol. 1, doc. 203.

1767	Charrua Nsa. Sra. das Mercês		José dos Santos	2 cavernas, 7 braços, 51 aposturas, 1 astes, 2 vaos, 1 jacorda, 8 tricanizes, 1 dormente, 26 cintas do grosso, 1 cinta segunda, 1 mão de cinta, 1 enximento, 2 taboas de castanho, 62 curvas, 5.060 achas de lenha, 8 dúzias e meias de couçoeiras de acapú	268	5.060	Arsenal de Lisboa	945.520	ANRJ-AN_37_97; vol. 1, doc. 223; AHU-doc. 5391
1767	Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Francisco Duarte Serra	38 aposturas, 2 paus para perxia, 45 aposturas, 15 cintas do grosso, 33 taboas de castanho, 97 curvas, 8 enximentos, 24 pés de carneiro, 3500 achas de lenha	238	3.524	Arsenal de Lisboa	1.125.02	AHU-doc. 5317
1768	Corveta S. Francisco Xavier; corveta São Pedro Gonçalves, corveta Nsa. Sra. da Oliveira			99 toros de pau roxo, 23 2/3 dúzias de taboado, 382 paus	757			953.292	AHU-doc. 6627, 5424, 5434, 5441
1769				71 toros de pau roxo, 90 paus de construção, 2025 achas de lenha	161	2.035		255.370	AHU-doc. 6627
1769	Charrua Nsa. Sra. das Mercês		António José Monteiro	6 braços, 21 aposturas, 23 cintas do grosso, 1 cinta segunda, 15 tricanizes, 1 pau, 1 escoas, 1 dormente, 14 taboas grandes, 23 taboas de costado, 5 taboas de forro, 28 curvas, 4 paus	143		Arsenal de Lisboa	843.350	AHU-doc. 5534
1769	São Pedro Gonçalves	Companhia de comércio	Inácio Luis da Silva	133 paus de construção, 71 toros de pau roxo	204			188.520	AHU-doc. 5506
1769	Galera São Joaquim e Santa Ana		Manuel dos Santos Fateixa	19 aposturas, 16 braços, 10 curvas, 1 curvatão, 4 paos de carneiro, 1.100 achas de lenha	50	1.100	Arsenal de Lisboa	264.892	AHU-doc. 5550
1770	Galera São Joaquim e Santa Ana	Coroa	João Franco	3 braços, 17 aposturas, 6 colunas, 1 carlinga, 33 pés de carneiro, 300 achas de lenha	60	300	Arsenal de Lisboa	170.084	AHU-doc. 5601
1770	Charrua São José	Coroa	Jose Bernardino	15 cavernas, 8 braços, 8 aposturas, 34 cintas do grosso, 5 cintas segundas, 1 capelo, 3 vãos, 2 paus de empeno, 2 escoas, 3 tricanizes, 3 secordias, 2 mãos de cinta, 1 coluna, 13 enximentos, 6 verdugos, 21 curvas, 2 curvatões, 1 buzarda, 1 boncera, 6 taboas de costado, 2 taboas de forro, 11 toros de cedro, 4469 achas de lenha	150	4.469	Arsenal de Lisboa	941.052	AHU-doc. 5601

1770	Charrua Nsa. Sra. das Mercês	Coroa	António José Monteiro	10 braços, 22 aposturas, 14 vãos, 27 cintas do grosso, 2 cintas segundas, 2 enximentos, 2 escoas, 2 sucordas, 12 curvas, 56 pés de carneiro, 2269 achas de lenha, 200 varas	149	2.469	Arsenal de Lisboa	712.048	AHU-doc. 5601
1770	Fragata São Francisco Xavier		Joaquim José das Mercês	30 braços, 3 cavernas, 10 aposturas, 10 cintas segundas, 2 dormentes, 5 paus de volta, 2 paus direitos, 1 lata, 2 escoas, 7 tricanizes, 40 curvas, 4 enximentos, 1 coluna, 2 verdugos, 2 secordas, 21 taboas de costado, 5 taboas grandes, 10 taboas de forro, 67 pés de carneiro, 5.620 achas, 510 varas	220	6.130	Arsenal de Lisboa	1.775.436	AHU-doc. 5601
1770	Charrua Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Luis Ferreira Braga	3 cavernas, 12 braços, 22 aposturas, 4 vãos, 32 cintas do grosso, 4 cintas segundas, 1 dormente, 2 eixos, 25 curvas, 10 curvatões, 2 enximentos, 2 verdugos, 2 sucordas, 13 taboas de costado, 13 taboas grandes, 6 taboas de forro, 57 pés de carneiro, 2.970 achas de lenha, 391 varas	210	3.361	Arsenal de Lisboa	886.296	AHU-doc. 5601
1770	Galeão Nsa. Sra. da Gloria	Coroa	Francisco Duarte Serra	2 quilhas, 3 cavernas, 35 braços, 29 aposturas, 14 vãos, 42 cintas da grossa, 4 mãos de cinta, 4 cintas da grossa, 8 cintas segundas, 16 paus, 1 escoas, 5 tricanizes, 16 curvas, 2 curvatões, 10 verdugos, 4 enximentos, 1 secordia, 3 buzardas, 10 taboas de castanho, 2 taboas grandes, 24 pés de carneiro, 505 varas, 5604 achas de lenha, 13 toros de cedro	248	6.109	Arsenal de Lisboa	1.428.13	AHU-doc. 5601
1770	Charrua Nsa. Sra. da Conceição	Coroa	Teles de Oliveira	5 braços, 64 aposturas, 5 cavernas, 11 vaos, 3 cintas do grosso, 1 escoas, 1 tricanil de volta, 49 curvas, 12 curvatões, 52 pés de carneiro, 3535 achas de lenha, 500 varas	203	4.035	Arsenal de Lisboa	935.256	AHU-doc. 5601
1770				134 pranchas, 573 paus de construção, 1.050 achas de lenha	707	1050		1.977.01	AHU-doc. 6627;
1771				443 toros de paus roxo, 958 pranchas, 320 paus, 4000 achas de lenha	1.721	4.000		2.225.740	AHU-doc. 6627; 5727; 5745
1772 Fev.	Charrua Nsa. Sra. das Mercês		António José Monteiro	9 cintas, 10 dormentes, 4 escoas, 60 aposturas, 48 braços, 8 tricanizes, 2 secordias, 10 vãos, 6 meias latas, 4 taboas do costado, 3 contra dormentes, 3 latas, 7 curvas, 2 astias, 1 coluna, 1 verdugo, 2 couçoeiras, 1 cinta segunda, 37 pés de carneiro, 1.650 achas de lenha	181	1.650		1.197.656	AHU-doc. 5817

1772				87 toros de pau roxo, 21 paus, 5.125 achas de lenha	108	5.125		213.240	AHU-doc. 6627;
1772 Ago.	Charrua Nsa. Sra. das Mercês		António José Monteiro	46 aposturas, 4 dormentes, 35 braços, 26 cintas do grosso, 8 cintas segundas, 17 vao, 1 tricanil, 8 latas, 4 meia latas, 6 contra dormentes, 6 colunas, 1 caverna, 1 asteas, 1 volta de perxa, 18 taboas de costado, 1 taboa de forro, 8 pranchas de piquiá, 31 pes de carneiro, 1200 achas	114	1.200		1.211.000	AHU-doc. 5858
1773	Charrua Nsa. Sra. das Mercês	Coroa	António José Monteiro	15 braços, 12 aposturas, 11 vãos, 1 tabua de cossoeira, 7 cintas do grosso, 2 cintas segundas, 9 dormentes, 11 contradormentes, 5 tricanizes, 2 colunas, 1 pau de volta, 11 latas, 9 escoas, 17 meias latas, 1 enchimento, 2 curvatão, 50 curvas, 10 taboas de costado, 2 taboas de forro, 87 pés de carneiro, 2 pés de porão, 1 pao para cabria, 2.200 achas de lenha	268	2.200	Arsenal Real da Marinha	1.017.176	AHU-doc. 5992
1773 Jan.	Charrua Nsa. Sra. da Conceição	Coroa	Francisco Duarte Serra	106 aposturas, 52 braços, 2 asteas, 1 cinta segunda, 2 paus de pecha, 2 mãos de cinta, 3 buzardas, 1 pau de volta, 1 cambota, 1 emenda percha, 1 pega, 1 chapeco de cabrestante, 1 carlinga, 2 enchimentos, 10 curvas, 3.700 achas de lenha	186	3.700	Arsenal Real de Lisboa	1.233.180	AHU-doc. 5944
1773 Jan.	Galeão Nsa. Sra. Da Glória e Santa Ana	Coroa	Joaquim José das Mercês	3 quilhas, 81 braços, 76 aposturas, 11 vãos, 15 dormentes, 18 cintas do grosso, 8 tricanizes, 5 secordas, 11 latas, 2 cintas segundas, 1 cosoeira, 2 contradormentes, 2 enximentos, 11 curvas, 1 cadaste, 5 paus de volta, 1 asteas, 1 dormente de volta, 1 volta da percha, 1 buzarda, 2 curvatões, 48 pés de carneiro, 4.228 achas de lenha	306	4.228	Arsenal Real de Lisboa	1.795.424	AHU-doc. 5944
1773 Nov.	Charrua Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Joaquim José das Mercês	4 sobrequilhas, 6 braços, 24 cintas do grosso, 3 vãos, 14 tricanizes, 7 dormentes, 3 contradormentes, 2 escoas, 4 colunas, 2 latas, 11 paus de volta, 1 pega, 1 chapco de cabrestante, 1 pião de cabrestante, 10 curvas, 1500 achas de lenha, 400 varas, 261 pranchas, 426 eichos	780	1.900	Arsenais Reais da Marinha e do Exército; Quintas Reais	1.324.049	AHU-doc. 6073
1773 Nov.	Galeão Nsa. Sra. da Glória e Santa Ana	Coroa	Francisco Duarte Serra	18 tricanizes, 4 vãos, 24 cintas do grosso, 2 mãos de cinta, 7 dormentes, 3 taboas de canto quebrado, 1 verdugo, 1 escoas, 1 salão de cinta, 4 péges, 4 pioca para cabrestante, 12 braços, 1 buzarda, 14 paus de volta, 57 curvas, 2 curvatões, 203 pranchas, 3780 achas de lenha, 1600 varas, 162 eichos	520	5.380	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	1.388.06	AHU-doc. 6073

1773				75 paus	75			391.740	AHU-doc. 6627
1774	Charrua Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Joaquim José das Mercês	3 sobrequilhas, 12 braços, 3 aposturas, 21 vãos, 19 cintas do grosso, 9 tricanizes, 7 cavernas, 12 dormentes, 4 contradormentes, 3 escoas, 2 latas, 1 verdugo, 2 paos de volta, 3 colunas, 1 toro de pau, 21 curvas, 23 taboas de costado, 2 taboas de forro, 52 pranchas, 2.302 achas de lenha	200	2.302	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	1.098.67	AHU-doc. 6147
1774 Mar.	Charrua Nsa. Sra. das Mercês	Coroa	António José Monteiro	225 pranchas, 1 vão, 1 lata, 6 curvas, 2 taboas de costado, 182 eichos, 26 pés de carneiro, 1250 achas de lenha, 1.000 varas	443	2.250	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	659.718	AHU-doc. 6119
1774 Nov.	Charrua Nsa. Sra. das Mercês		António José Monteiro	9 cavernas, 7 tricanizes, 13 cintas do grosso, 2 taboas de canto quebrado, 1 sobrequilha, 3 aposturas, 1 escoas, 3 colunas, 5 dormentes, 1 contradormentes, 1 talão de cinta, 1 pau para escoteira, 2 costeiras, 3 secordias, 1 vão, 1 lata, 97 meias latas, 12 taboas de costado, 8 taboas de forro, 53 pranchas, 2600 achas de lenha, 63 eichos	287	2.600	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	906.562	AHU-doc. 6166
1775	Charrua Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Joaquim José das Mercês	1 quilha, 9 tricanizes, 10 dormentes, 21 vaos, 10 cintas, 2 taboas de canto quebrado, 3 contradormentes, 3 secordeas, 7 escoas, 3 colunas, 33 meias latas, 7 braços, 8 aposturas, 3 paos de volta, 1 pao para escovens, 6 cavernas, 1 verdugo, 2 latas, 20 taboas de costado, 5 taboas de forro, 42 pranchas, 1.965 achas de lenha, 44 eichos, 20 paus pra varaes de seges	217	1.965	Arsenais Reais do Exército e Marinha; Cocheiras Reais	1.045.422	AHU-doc. 6203 e AHU-doc. 6225
1775	Charrua Nsa. Sra. da Glória	Coroa	Manuel Travassos	12 vaos, 27 aposturas, 7 cintas, 4 tricanizes, 1 dormente, 1 contradormente, 5 latas, 88 meias latas, 1 travessão, 4 escoas, 8 cavernas, 1 couçoeira, 1 toro de pau, 2 escoteiras, 1 prodigo, 7 colunas, 3 braços, 11 taboas de costado, 8 taboas de forro, 30 pranchas, 2.000 achas de lenha, 17 eichos	239	2.000	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	985.720	AHU-doc. 6203
1775	Charrua Nsa. Sra. das Mercês	Coroa	António José Monteiro	26 tabuas de costado, 8 tabuas de forro, 15 cintas, 97 meias latas, 2 couçoeiras, 9 cavernas, 7 tricanizes, 5 dormentes, 3 aposturas, 3 colunas, 3 secordias, 1 sobrequilha, 1 ecoa, 1 contradormente, 1 talão de cinta, 1 pau para escoteira, 1 vao, 1 lata, 53 pranchas, 53 eixos, 6 paus para varaes, 2600 achas de lenha	297	2.600	Arsenais Reais da Marinha e do Exército		AHU-doc. 6237

1775				233 couçoeiras	233			126.466	AHU-doc. 6627
1776 (janeiro)	Charrua Nsa. Sra da Glória	Coroa	Manuel Travassos	17 braços, 49 aposturas, 7 latas, 6 meias latas, 1 cinta de volta, 6 colunas, 1 gio, 7 cavernas, 5 tricanizes, 6 vãos, 1 contradornentes, 1 verdugo, 1secordia, 3 cintas do grosso, 2 taboas de canto quebrado, 37 pranchas, 90 eichos, 1.400 achas de lenha	240	1.400	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	881.774	AHU-doc. 6262
1776	Charrua Nsa. Sra. das Mercês	Coroa	António José Monteiro	8 tricanizes, 17 cintas, 17 escoas, 4 vãos, 2 secordias, 5 taboas, 6 colunas, 1 gio, 7 cavernas, 2 dormentes, 5 braços, 1 manco, 1 curvatão, 36 aposturas, 13 curvas, 2 contradornentes, 1 meia lata, 2.300 achas de lenha, 179 eichos, 44 pranchas	351	2.300	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	854.66	AHU-doc. 6326, 6339
1776 Ago.	Charrua Nsa. Sra da Glória	Coroa		8 cintas, 3 escoas, 1 tricanil de volta, 3 vaos, 1 ástea, 6 latas, 3 meias latas, 92 aposturas, 28 braços, 15 curvas, 3 cavernas, 2 colunas, 1 gio, 25 pranchas, 1.100 achas de lenha, 25 eixos	216	1.100	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	1.161.849	AHU-doc. 6334, 6349
1776				865 couçoeiras, 1.000 achas de lenha	233	1.000		1.567.000	AHU-docs. 6297, 6298, 6299, 6300, 6302, 6318, 6627
1777 Jan.	Charrua Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Joaquim José das Mercês	1 cural de proa, 15 aposturas, 5 braços, 11 duzias de couçoeiras, 2.000 achas de lenha	153	2.000	Arsenal Real e Palácio Real	203.200	AHU-doc. 6373
1777 Abr.	Navio Grão-Pará	Companhia de Comércio	Manoel da Silva Thomas	11 duzias de couçoeiras	132		Palácio Real	66.000	AHU-doc. 6388
1777 Abr.	Galera Santa Ana e São Domingos	Companhia de Comércio	José das Neves	1 duzia de couçoeiras, 17 pranchas	29		Palácio Real e Arsenal do Exército	38.581	AHU-doc. 6388
1777 Set.	Charrua Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Joaquim José das Mercês	3 paus de roda, 1 pau para coral, 1 pau para caverna, 1 pau para buçarda, 13 braços, 3 paus de volta, 7 paus para cintas de botoaduras, 9 paus para escoas, 2 cintas de volta, 21 cintas do grosso, 2 paus para escoas, 1 dormente, 2 tricanizes, 4 enchimentos, 2 curvas, 2 coraes de popa, 1 capelo, 6 cavernas, 7 vaos de mastros, 1 lata, 84 aposturas, 1 meia lata, 1 talão de roda, 3 tabuas de canto quebrado, 4.300 achas de lenha, 98 pranchas, 124 eixos.	400	4300	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	1.248.080	AHU-doc. 6534

1777 Jul.	Corveta São Pedro Gonçalves	Companhia de Comércio	João do Espirito Santo	12 pranchas e 12 couçoeiras	24		Palácio Real e Arsenal do Exército	28.240	AHU-doc. 6424
1777 Out.	Navio Nsa. Sra. de Belém e São João Batista	Companhia de Comércio	Manoel Francisco Palmela	50 pranchas, 50 eixos	100		Arsenal Real do Exército	121.023	AHU-docs. 6465 e doc. 6534
1777 Nov.	Navio Santa Ana e São Joaquim	Companhia de Comércio	José de Oliveira Bulhão	30 pranchas, 30 eixos	60		Arsenal Real do Exército e Quintas Reais	60.470	AHU-docs. 6481 e doc. 6534
1777 Dez.	Navio Nsa. Sra. da Conceição	Companhia de Comércio	Veríssimo Duarte Rosa	140 paus, 40 pranchas	180		Arsenal Real do Exército	40.650	AHU-docs. 6627, 6506 e 6534
1778	Nau Grão-Pará	Companhia de Comércio	Manoel da Silva Thomas	291 paus, 500 varas de parreiras	291	500	Arsenal Real do Exército e Quintas Reais		AHU-doc. 6531
1778	Nau Maranhão	Companhia de Comércio	António José de Carvalho	273 pranchas, 216 eichos, 30 paus, 10 paus para chaços, 457 pimas, 727 raios, 25 braços, 6 aposturas, 8 colunas, 23 curvas, 22 pés de carneiro, 14 eixos, 2000 achas de lenha, 1000 varas de parreiras	1811	3000	Arsenais Reais do Exército e Marinha e Quintas Reais	1.193.696	AHU-doc. 6572
1778	Charrua Nsa. Sra. da Purificação	Coroa	Pedro Gonçalves Romano	vaos de mastro, 6 tricanizes, 11 colunas, 13 taboas, 15 pegas, 1 gio, 2 coraes de popa, 6 vaos, 2 escoas, 3 taloens de cinta, 1 verdugo, 2 paos de volta, 1 enchimento, 1 quilha, 31 cintas, 10 cavernas, 15 aposturas, 51 braços, 16 curvas, 11 latas, 2 meias latas, 2 cambotas, 20 vigas, 1000 achas de lenha	225	1000	Arsenal Real da Marinha e vigas para o torreão oriental da praça do comércio	1.423.360	AHU-doc. 6603
1778	Charrua Principe da Beira	Coroa	António José Monteiro	78 vigas, 28 paus para mastreação, 64 aposturas, 23 vãos, 22 sintas, 13 colunas, 4 cavernas, 8 latas, 6 braços, 4 paus de volta, 1 gia, 2 taboas, 2 pés de carneiro, 2 astias, 2 tricanizes, 1 pau, 6 curvas, 4480 achas de lenha	267	4480	Arsenal Real da Marinha e toreão oriental da praça do comércio	2.140.976	AHU-doc. 6625 e 6630
1778	Curveta São Pedro Gonçalves	Companhia de comércio	João do Espirito Santo	25 pranchas, 25 eixos, 500 varas de parreiras	50	500	Arsenal Real do Exército e Quintas Reais	544.250	AHU-doc. 6548
1778	Galera Sto. António Delfim	Companhia de comércio	Lourenço Gomes dos Santos	20 pranchas, 22 eixos	42		Arsenal Real do Exército	411.350	AHU-doc. 6617

1778	Galera Nsa. Sra. do Carmo e Santa Ana	Manoel de Proite e Caetano José da Silva	Domingos Lopes da Silva	24 pranchas	24			24.000	AHU-docs. 6677 e 6680
1778	Nsa. Sra. de Belém e São João Baptista	Companhia de comércio	Manoel da Silva Thomas	21 eixos, 17 pranchas, 90 pimas, 154 raios, 12 paus para varaes	294		Arsenal Real do Exército	1.046.850	AHU-doc. 6678
1778	Galera Santo Antônio de Lisboa	Antônio José Rosa e Companhia	Domingos José Soares	24 pranchas	24			24.000	AHU-doc. 6655
1778	Bergantim Nsa. Sra. do Livramento e Sta. Eulália	André Trindade Lisboa	Felipe Rodrigues de Barros	18 pranchas	18			1.800	AHU-doc. 6690
1779	Galera Sto. Antônio de Lisboa		Domingos José Soares	24 pranchas	24			24.000	AHU-doc. 6739
1779 Abr.	Galera Nsa. Sra. do Bom Sucesso e Penha França	Particulares	Veríssimo Duarte Rosa	17 eixos, 21 pranchas	38			24.480	AHU-doc. 6745
1779 Dez.	Galera Nsa. Sra. do Bom Sucesso e Penha França	Particulares	Veríssimo Duarte Rosa	20 eixos, 60 pinas, 50 raios, 84 pranchas	214			169.630	AHU-doc. 6893
1779	N. S. da Purificação	Coroa	Pedro Gonçalves Romano	14 curvas, 31 aposturas, 2 tricanizes, 25 cintas do grosso, 7 tabuas de costado, 5 tabuas de canto quebrado, 7 cintas de volta, 1 vau de mastro, 2 escoas, 2 cintas de proa, 1 curva, 11 cintas da botoadura, 14 braços, 15 aposturas, 1 lata, 8 pegas, 7 paus de volta, 2500 achas de lenha, 20 paus para mastreação	153	2500		1.231.040	AHU-doc. 6764
1779	Galera Santo Antônio de Pádua		José Antônio dos Santos	24 pranchas e 70 toros de pau	94			94.000	AHU-docs. 6796, 6799
1779	Navio Principe da Beira (charrua)	Coroa	Antônio José Monteiro	32 cavernas, 66 aposturas, 66 vaos, 21 cintas, 13 latas, 2 tábuas, 1 cabrestante, 3 gios, 10 colunas, 10 tricanizes, 5 curvas, 1 buçarda, 2 madres de leme, 6 escovens, 3 coraes, 4 enchimentos, 1 dormente, 22 braços, 28 pés de carneiro, 3	354	6000	Arsenais Reais da Marinha e Exército, Cozinhas Reais e	2.254.190	AHU-docs. 6812 e 6825

				quilhas, 2 sobrequilhas, 1 pau de volta, 1 escoá, 6000 achas de lenha, 38 eichos, 8 pranchas, 5 paus, 30 vigas.			Praça do Comércio		
1779	Curveta S. Ana e N. S. do Bom Sucesso	Companhia de Comércio	João do Espírito Santo	24 pranchas	24			43.200	AHU-doc. 6825
1779	Curveta S. Ana, S. Jose e Almas		João Francisco Lima	24 pranchas, 1738 aduelas	1762			113.160	AHU-docs. 6889, 6890, 6895
1779	N. S. de Belém e S. João Baptista	Companhia de Comércio	Luis António da Rocha	30 pranchas, 70 eichos.	100		Arsenal Real do Exército	1.497.30	AHU-doc. 6892
1779	Macapá	Companhia de Comércio	Manuel da Silva Tomás	paos				94.685	
1779	Galera Nsa. Sra. do Bom Sucesso e Penha França		Veríssimo Duarte Roza	84 pranchas, 20 eichos, 50 pinas, 50 raios.	204		Arsenal Real do Exército	1.696.31	AHU-doc. 6893
1779	Nau Grão-Pará	Companhia de Comércio	Manuel da Cunha Bettencourt	39 pranchas, 50 eichos, 36 pinas, 128 raios.	253		Arsenal Real do Exército	1.024.90	AHU-doc. 6990
1780	Navio Águia e Coração de Jesus	Coroa	Joaquim José das Mercês	461 paus para o Arsenal da Marinha e 55 pranchas para o Arsenal do Exército	516		Arsenais da Marinha e do Exército	3.288.390	AHU-doc. 6842
1780	Galera N. S. da Conceição e S. Rita	Gaspar Alvez Bandeira	Lourenço Gomes dos Santos	24 pranchas	24			43.200	AHU-doc. 7014
1780	Curveta S. João de Rocío	Lázaro Roiz	Manuel Alves de Sousa da Fonseca	24 pranchas, 7 paus para varaes	31			43.200	AHU-doc. 7014
1780	Galera Sto. António de Lisboa, Correio do Mar		João de Melo Lobo	24 pranchas	24			43.200	AHU-doc. 7023
1781	Macapá	Companhia de Comércio	Veríssimo Duarte Roza	24 pranchas	24			43.200	ANRJ-037_97, vol. 3, f. 109 à 111 e 113

1781	Corveta Santanna São José e Almas	José de Souza Reis	Joaquim José Ferreira	24 pranchas	24			28.645	ANRJ-037_97, vol. 3, f. 20 e 21
1781	Nsa. Sra. de Belém e São João Batista	Companhia de Comércio	Luis Antonio da Rocha	500 varas para parreiras		500		15.000	ANRJ-037_97, vol. 3, f. 28 à 31
1781	Curveta Sta. Anna e Nsa. Sra. do Bom Sucesso	João do Espírito Santo	João do Espírito Santo	665 aduelas, 18 couçoeriras, 100 varas para parreiras	683	100	Arsenal Real da Marinha		AHU-doc. 7151
1781	Fragata Águia e Coração de Jesus	Coroa	Joaquim Jozé das Mercês	3 dormentes, 1 pau para taboado, 1 enchimento, 95 braços, 1 escoa, 1 tabua de costado, 1 buçarda, 2 paus de volta, 2 gios, 16 cintas, 7 tricanizes, 2 tabuas de polpa, 1 roda de proa, 3 talões de roda, 6 coraes da proa, 140 aposturas, 12 escoas, 15 couçoeriras, 2 mãos de cinta, 4 vaos, 2 escovens, 2 colunas, 2 quilhas, 1 sobrequilha, 1 caverna, 17 curvas, 11 curvatões, 12 pranchas, 20 eixos, 3800 achas de lenha, 200 varas para parreiras, 11 pranchas de acapú	374	4000	Arsenais Reais da Marinha e Exército; Palácio de Queluz; Cozinhas Reais	2.398.020	AHU-doc. 7151
1782	Navio Nsa. Sra. da Piedade, e São Boaventura	Antônio Ferreira de Menezes	Jozé Francisco do Couto	1249 aduelas, 42 toros de pau, 25 pranchas, 2 paus para varaes, 400 varas de parreiras, 29 paus de construção, 31 eixos, 57 pranchas	1435	400	Arsenal do Exército e outros	418.755	AHU-docs. 7211, 7213
1782	Navio Santo Martires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	Joaquim Pereira Pederneira	10 pranchas, 2 eixos	12		Arsenal do Exército	19.785	AHU-docs. 7211, 7213
1782	Galera Nsa. Sra. do Monte do Carmo	Companhia de comércio	Veríssimo Duarte Roza	200 varas para parreiras		200		6.000	AHU-docs. 7211, 7213
1782	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	Joaquim José das Mercês	1 enchimento, 2 buçardas, 1 tábuca de costado, 1 roda de proa, 11 cintas de abotocadura, 17 braços primeiros, 24 braços segundos, 21 braços terceiros, 130 aposturas, 2 quilhas, 22 tábuas de couçoeriras, 18 couçoeriras, 6 ecoas de porão, 1 dormente, 1 cinta do grosso, 10 vaos, 21 meias latas, 8 curvas, 2 curvatões, 3 cavernas, 2 paus para escovens, 1 prancha para tambor de mastro, 2 paus para ?, 3 antenas, 5 mastareus, 8 vergas,	388	4000	Arsenais Reais do Exército e da Marinha, Reais Ocharias e Quintas Reais.	2.246.400	AHU- doc. 7226

				65 paus, 4000 achas de lenha, 400 varas para parreiras					
1782	Navio Santo António de Pádua	José António dos Santos	José Gonçalves Beiris	11 tábuas para embarcação, 2 paus para varaes, 350 varas para parreiras, 152 paus de várias qualidades	165	350		166.500	AHU- doc. 7226
1782	Corveta Santa Ana, São José e Almas	José de Souza Reis	José Joaquim Ferreira	12 couçoeiras, 9 pranchas	21		Serviço Real	21.580	AHU-doc. 7277
1783	Galera Santo Antonio Delfim	Francisco Grião	João de Melo Lobo	120 couçoeiras, 12 pranchas e 1 pau para varaes	133			698.000	ANRJ-037_97, vol. 4, f. 28 e 29
1783	Nsa. Sra. das Neves e Bom Conceito	João Manuel Roiz e Cia	Domingos José Soares	24 toros de pau	24			24.000	ANRJ-037_97, vol. 4, f. 124 à 126
1783	Santo António Flor de Murta	Ambrósio Henriques	Manuel da Silva Thomas	7 pranchas	7		Serviço Real	12.600	ANRJ-037_97, vol. 4, f. 146
1783	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	Joaquim José Monteiro	4 meias latas, 6 tricanizes, 2 escovens, 2 coraes de quilha, 2 dormentes, 1 caverna, 2 curvas, 1 coluna, 4 paus de volta, 2 quilhas, 16 braços, 9 cintas de botocaduras, 4 cintas do grosso, 43 vaos, 22 escoas, 98 aposturas, 67 couçoeiras, 24 eixos, 16 pranchas, 1 pau, 462 aduelas grandes, 550 aduelas pequenas, 500 varas para parreiras, 3600 achas de lenha	1338	4100	Arsenais Reais do Exército e da Marinha	2.447.468	AHU-doc. 7377
1783	Galera Nossa Senhora da Conceição Africana	Companhia de Cacheu e Cabo Verde	Joaquim Thomas de Cantuária	26 paus para varaes	26			78.000	ANRJ-037_97, vol. 4, f. 181
1784	Curveta Nossa Senhora das Neves e Bom Conceito	João Manuel Rodrigues	Domingos José Soares	36 tábuas, 40 aduelas, 36 paus para aduelas, 18 paus para varaes, 36 couçoeiras, 200 varas para parreiras	206	200		35.120	ANRJ-038_97, vol. 5, f. 21, 136 e 140

1784	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	Joaquim José Monteiro	2 sobrequilhas, 96 aposturas, 18 cintas de abotocaduras, 11 cintas do grosso, 2 cintas de volta, 5 buçardas, 70 vaos, 19 escoas, 9 tricanizes, 14 paus de volta, 10 curvas, 26 braços, 15 cavernas, 1 madre para leme, 1 coluna, 17 couçoeiras, 1 abita, 3 coraes, 6 dormentes, 15 pranchas, 4 eixos, 4 pimas, 53 raios, 432 aduelas, 3200 achas de lenha, 300 varas para parreiras	834	3500	Arsenais Reais do Exército e da Marinha e Quintas Reais		AHU-docs. 7469, 7472, 7482; ANRJ-038_97, vol. 5, f. 346 e 390
1784	Santo António Flor de Murta	Ambrósio Henriques	Manuel da Silva Thomas	20 paus de acapú, 72 tábuas de louro, 6 couçoeiras, 1 prancha, 36 aduelas, 50 varas para parreiras	135	50		53.980	ANRJ-038_97, vol. 5, f. 20 e 154
1784	Galera Nossa Senhora da Vitória	Antonio Fernandes Lima e Cia	Francisco Gonçalves da Costa	5 tábuas de louro, 23 toros de pau vermelho, 36 tábuas de pau amarelo, 2 vigas de pau d'arco	66			47.000	ANRJ-038_97, vol. 5, f. 24 e 154
1784	Curveta São Pedro de Alcântara	Hermano Clemer Vanzeler	Francisco de Abreu	108 tábuas de louro, 72 couçoeiras, 12 pranchas	192			151.200	ANRJ-038_97, vol. 5, f. 22 e 178
1784	Curveta Nossa Senhora dos Remédios Fortuna	José António Pereira, morador de Lisboa	António Jose de Seixas	24 pranchas				14.400	AHU-doc. 7473; ANRJ-038_97, vol. 5, f. 177 e 383
1784	Nsa. Sra. da Graça Maranhão	Companhia de Comércio	Luis António da Rocha	50 aduelas	50			2.000	ANRJ-038_97, vol. 5, f. 190 à 192 e 200
1784	Galera Minerva, São Macário	Pedro Nolasco Gaspar e Cia	José Antonio Gaspar	48 aduelas	48			1.920	ANRJ-038_97, vol. 5, f. 201 e 303
1784	Nsa. Sra. da Conceição e Rei Davi	João Pereira de Carvalho	Bernardo Franco	10 toros de pau, 1 prancha, 38 aduelas	49				ANRJ-038_97, vol. 5, f. 340 e 343
1785	Navio Grão- Pará	Companhia de comércio	Bernardo da Costa Carvalho	4 cavernas, 1 coluna, 3 paus de volta, 10 paus, 29 aposturas, 2 tábuas de proa, 9 braços, 79 paus de construção para o Arsenal do Exército, 24 pranchas, 11 dúzias de tabuado de pau amarelo	269			895.620	ANRJ-038_97, vol. 5, f. 344 e vol. 6, fl. 35, 36 e 98

1785	Corveta Nossa Senhora das Necessidades e Almas	Serafim Dias Forte	João de Barros Andrade	25 pranchas, 22 dúzias de couçoeiras	289			155.600	AHU-doc. 7503; ANRJ-038_97, vol. 6, f. 30
1785	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	António José Monteiro	179 aposturas, 43 cavernas, 10 cintas, 15 escoas, 1 Sobrequilha, 2 abitas, 4 curvas, 34 paus de volta, 2 enchimentos, 4 dormentes, 41 braços, 1 tábua, 2 colunas, 2 coraes, 6 vaos, 4 eichos, 70 pranchas, 5500 achas de lenha	420	5500	Arsenais Reais do Exército e da Marinha	3.519.560	AHU-doc. 7516
1785	Curveta S. Rafael	Rafael Lourenço Peres	Manuel Gomes da Ressurreição	767 couçoeiras, 9 paus para varaes, 2 pranchões	778			328.800	AHU-doc. 7518; ANRJ-038_97, vol. 5, f. 345 e vol. 6, f. 200
1785	Galera Nsa. Sra. do Carmo e Santa Anna ou D. Alexandre	Gaspar Alvez Bandeira	João de Melo Lobo	369 tábuas, 114 couçoeiras, 17 toros de pau, 18 pranchões	518			300.800	ANRJ-038_97, vol. 5, f. 386 e vol. 6, f. 232
1785	Curveta S. Pedro de Alcântara	Hermano Clemer Vanzeler	Francisco de Abreu/Antonio José da Rocha	100 aduelas, 10 dúzias de couçoeiras, 4 dúzias de tábuas, 5 paus d'arco, 13 toros de pau	286			104.000	ANRJ-038_97, vol. 6, f. 236
1785	Santo Antonio Flor de Murta	Ambrósio Henriques	Manuel da Silva Thomas	79 paus para embarcações, 55 pranchões, 195 tábuas, 740 couçoeiras	1069			1.182.000	ANRJ-038_97, vol. 6, f. 217 e 243
1785	A galera Nossa Senhora da Conceição, São José e São Caetano	Raymundo Portel e Companhia	Francisco Soares Vieira	166 paus, 62 pranchões, 1006 couçoeiras					
1785	Nsa. Sra. da Graça Maranhão	Conde de Cantanhede	Veríssimo Duarte Roza	105 pranchas	105		Arsenal Real do Exército	724.800	ANRJ-038_97, vol. 6, f. 213 e 243, 251 e 263
1785	Nsa. Sra. de Boa Nova e Santa Quitéria		José Telles de Araújo	71 paus	71			113.600	ANRJ-038_97, vol. 6, f. 275
1785	Nsa. Sra. do Monte do Carmo e Vitória	Bernardo José Gomes	Francisco Miguel Paes	168 couçoeiras, 31 paus de construção, 12 toros de pau, 60 pranchas para aduelas	271			357.200	ANRJ-038_97, vol. 6, f. 216 e 276

1786	Galera Minerva e São Macário	Pedro Nolasco Gaspar e Cia	Francisco Xavier da Silva/José Custódio da Silva	60 tábuas, 120 couçoeriras, 45 toros de paus	225			162.000	AHU-doc. 7552 e ANRJ-038_97, vol. 6, f. 218 e vol. 7, f. 18 e 62
1786	Nsa. Sra. da Conceição Paquete	Custódio José Dias	João dos Banhos Souza	120 tábuas, 126 couçoeriras, 8 pranchas, 14 toros de pau	268			142.400	ANRJ-038_97, vol. 6, f. 215 e vol. 7, fl. 7 e 62
1786	Galera Sta. Izabel, Raynha de Portugal	João Roque Jorge	Boaventura José Alveres	24 pranchas	24		Arsenal Real do Exército	172.600	ANRJ-038_97, vol. 7, fl. 62, 63 e 133
1786	Curveta São Bento	Thomás da Rocha Pinto e cia	Francisco José da Silva Vieira	400 varas de parreiras, 15 dúzias de tábuas	180	400		94.500	ANRJ-038_97, vol. 7, fl. 12, 62 e 145
1786	Curveta São Francisco Providência	Francisco José Frazão	Manuel António Pereira	15 dúzias de tábuas, 6 dúzias de couçoeriras, 12 paus para varaes	264			144.300	ANRJ-038_97, vol. 7, fl. 164 e 356
1786	Curveta São Jorge	Do novo contrato das Ilhas de Cabo Verde	Thomás Joaquim de Medeiros	6 dúzias de tábuas, 10 toros de pau, 450 varas para parreiras	82	450		113.500	ANRJ-038_97, vol. 7, fl. 184 e 356
1786	Navio Sto. Antonio Flor de Murta	Ambrósio Henriques	Manuel da Silva Thomas	51 paus de construção, 100 varas para parreiras	51	100		494.000	ANRJ-038_97, vol. 7, fl. 214 e 356
1786	Navio São Sebastião	Paulo José	Francisco Vaz de Carvalho	551 paus de construção, 131 pranchas, 300 varas para parreiras, 200 achas de lenha	682	500	Arsenal Real do Exército, Quintas Reais, Cozinhas Reais (a madeira de particulares não registra destino)	1.476.600	ANRJ-038_97, vol. 7, fl. 62 e 232
1786	Navio Nsa. Sra. da Conceição Rei Davi	João Pereira de Carvalho	Bernardo Franco	80 pranchas, 50 varas para parreiras, 50 achas de lenha, 1 toro de pau	81	100	Arsenal Real do Exército, Quintas Reais, Cozinhas Reais (a madeira de particulares não registra destino)	494.500	ANRJ-038_97, vol. 7, fl. 11, 62 e 234

1786	Galera Nsa. Sra. da Conceição, São Domingos Flor do Pará	Domingos José Soares	Domingos José Soares/José Gonçalves Beiris	97 paus de várias qualidades, 72 couçoeiras, 36 tábuas de forro, 240 varas para parreiras e 100 achas de lenha,	205	340	Quintas Reais e Cozinhas Reais	668.900	ANRJ-038_97, vol. 7, fl. 236 à 238, 250 e 356
1786	Navio Jesus Maria José	Thomás da Costa Reis	João da Cruz/Alberto Carvalho de Barros	140 pranchas, 172 paus de várias qualidades, 190 couçoeiras, 119 varas para parreiras, 200 achas de lenha	502	319			
1786	Curveta Nossa Senhora de Belém	Do novo contrato das Ilhas de Cabo Verde	Domingos Herculano dos Santos	400 varas para parreiras, 300 achas de lenha, 20 aposturas	20	700		176.500	AHU-doc. 7604; ANRJ, 038_97, vol. 07, fl. 284 e 356
1787	Navio Nsa. Sra. da Graça Maranhão	Conde de Cantanhede	Veríssimo Duarte Roza	20 pranchas, 100 varas para parreiras	20	100		112.000	ANRJ, 038_97, vol. 07, fl. 356 e ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 15 e 17
1787	Curveta Nsa. Sra. das Neves e Bom Conceito	Domingos José Soares e Cia	José Gonçalves Beiris/Domingos José Soares	50 varas para parreiras, 200 achas de lenha		250			ANRJ, 038_97, vol. 07, fl. 356 e ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 18
1787	Navio Nsa. Sra. do Carmo Leão	Jacinto Lopes Cordeiro e Cia	Francisco de Abreu	13 paus para varaes, 50 dúzias de couçoeiras, 900 varas para parreiras, 200 achas de lenha	613	1100		380.000	ANRJ, 038_97, vol. 07, fl. 356 e ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 23
1787	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	António José Monteiro	16 cintas, 23 escoas, 5 dormentes, 18 paus de volta, 47 braços, 14 cavernas, 245 Aposturas, 5 quilhas, 5 curvas, 4 tricanizes, 1 pau direito, 1 bussarda, 1 capelo, 1 coral, 1 vao, 1 coluna, 1 mastareo, 1 couçoeira, 32 pranchas, 8 aposturas, 2 braços, 2 paus de volta, 5000 achas de lenha, 75 varas para parreiras	434	5075	Arsenais Reais do Exército e da Marinha, Ocharias Reais	3.248.510	AHU-doc. 7629; ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 44 à 46
1787	Galera Nsa. Senhora da Vitória	Manoel Thomás e Cia	Manoel José de Paiva	12 dúzias de tábuas de pau amarelo, 12 dúzias de tábuas de pau louro, 5 cintas, 8 pranchas, 144 varas para parreiras	157	144		166.520	ANRJ, 038_97, vol. 07, fl. 356 e ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 71
1787	Galera Santa Isabel Rainha de Portugal	João Roque Jorge	Bernardo da Costa Carvalho	12 pranchas, 108 tábuas (tabocas), 100 varas para parreiras	120	100	Arsenal Real do Exército		AHU-doc. 7657; ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 78, 92, 95 e 105

1787	Navio Grão-Pará	António José da Mota e Cia	Manoel da Silva Tomas	78 pranchas, 200 achas de lenha	78	200	Arsenal Real do Exército e Cozinhas Reais		ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 101, 124 e 129
1787	Galera Nsa. Sra. do Monte do Carmo, Victória	Bernardo José Gomes	Francisco Miguel Paes	20 dúzias de couçoeiras, 50 varas para parreiras	240	50	Quintas Reais	121.000	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 77, 126 e 132
1787	Curveta São Francisco Providência	Francisco José Frazão	Manuel António Pereira	12 dúzias de tábuas, 15 dúzias de couçoeiras, 12 paus para varaes, 200 achas de lenha	324	200	Ocharias Reais	211.000	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 100 e 131
1787	Galera Nsa. Sra. da Graça, Infanta Carlota	Pedro Nolasco Gaspar e Cia	Manuel Gomes Barbosa	20 pranchas, 8 paus para varaes, 105 varas para parreira, 200 achas de lenha	28	305	Arsenal Real do Exército, Ocharias Reais	153.550	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 79, 160, 171 e 172
1787	Galera Nsa. Sra. da Conceição, Paquete	Custódio José Dias	João dos Banhos Souto	30 paus para varaes, 25 varas para parreiras, 200 achas de lenha	30	225	Reais Ocharias	121.750	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 80 e 178
1787	Galera Nsa. Sra. da Luz	Manoel Caetano Viana e cia	Manoel Franco	93 paus de construção, 10 dúzias de couçoeiras, 50 varas de parreiras, 200 achas de lenha	213	250		806.500	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 99 e 195
1787	Curveta Santo António Sertório		António José de Seixas	200 achas de lenha, 25 varas para parreiras		225		1.750	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 201
1787	Navio Nsa. Sra. da Conceição Rei Davi	João Pereira de Carvalho	Sebastião Luis Viana	101 paus de construção, 40 varas de parreiras, 200 achas de lenha	101	240		406.200	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 157 e 246
1788	Galera Nsa. Sra. da Conceição e São Domingos	Domingos José Soares	Domingos José Soares	153 paus de construção, 24 couçoeiras, 200 achas de lenha	177	200	Reais Ocharias	807.000	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 209 e vol. 9, fl. 14

1788	Curveta Nsa. Sra. das Neves e Bom Conceito	João Antonio Rodrigues Martins	Jose Gonçalves Beiris	200 achas de lenha, 50 varas para parreiras		250	Reais Ocharias	2.500	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 211 e vol. 9, fl. 22
1788 Març.	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	António José Monteiro	188 aposturas, 31 paus de volta, 19 escoas, 3 tricanizes, 63 braços, 4 cavernas, 3 vaos, 30 cintas, 1 coluna, 1 meia lata, 12 curvas, 50 pranchas, 11 vigas, 5 cambotas, 16 paus para raios, 250 paus para aduelas, 3200 achas de lenha	687	3275	Arsenais Reais do Exército e da Marinha, Ocharias Reais	3.396.250	AHU-doc. 7723, 7764, 7766, 7783; ANRJ, 039_97, vol. 9, fl. 36
1788	Navio Nsa. Sra. da Graça Maranhão	Marquês de Marialva	Veríssimo Duarte Roza	25 toros de pau, 39 pranchas, 50 varas para parreiras	64	50	Arsenal Real do Exército	269.500	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 207 e vol. 9, fl. 48
1788	Curveta São Bento	Thomas da Rocha Pinto e cia	José Agostinho Barboza	28 paus de construção	28			224.000	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 210 e vol. 9, fl. 53
1788	Galera Nsa. Sra. do Carmo, Paquete	Pedro António Peguda e cia.	João Soares da Costa	35 paus de construção, 200 achas de lenha	35	200		281.000	ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 98 e vol. 9, fl. 65
1788	Navio Nsa. Sra. da Piedade e Albuquerque	Joaquim ?	Luis António da Rocha	24 paus de construção	24		Arsenal Real do Exército	177.800	AHU-doc. 7556; ANRJ, 039_97, vol. 8, fl. 156 e vol. 9, fl. 79
1788	Galera Nossa Senhora da Conceição e São José	Diogo José pereira	José Raimundo Perfil	30 pranchas, 41 paus para varaes, 47 toros de pau	118		Arsenal Real do Exército	585.500	AHU-doc. 7767; ANRJ, 039_97, vol. 9, fl. 95 e 133
1788	Navio Nsa. Sra. do Carmo Leão	Jacinto Lopes Cardoso e Cia.	Jacinto Lopes Cardoso	57 toros de pau, 67 paus de construção, 200 achas de lenha	124	200	Ocharias Reais	765.000	ANRJ, 039_97, vol. 9, fl. 139 e 151
1788 Nov.	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	António José Monteiro	169 aposturas, 59 paus de volta, 33 braços, 24 escovens, 1 enchimento, 2 buçardas, 1 coral, 1 mão de cinta, 1 curva, 1 verdugo, 1 quilha, 5 vaus, 4 cavernas, 24 cintas, 104 pranchas, 15 vigas, 21 paus para raios, 400 paus para aduelas, 7 paus de amostra, 1 pau quadrado, 6000 achas de lenha	874	6000	Arsenais Reais do Exército e da Marinha	3.892.720	AHU-docs. 7783 e 7784; ANRJ, 039_97, vol. 9, fl. 161

1788	Galera Nsa. Sra. da Luz	Manuel Caetano Viana e cia	Manoel Franco	10 dúzias de tábuas, 6 dúzias de couçoeiras, 200 achas de lenha	192	200		97.000	ANRJ, 039_97, vol. 9, fl. 125, 161 e 163
1789	Navio Sto. António Flor de Murta	Ambrósio Henriques	Manuel da Silva Tomás	16 paus de arco, 200 achas de lenha	16	200	Ocharias Reais	85.000	AHU-docs. 7804 e 7805; ANRJ, 039_97, vol. 10, fl. 28
1789	Navio Nsa. Sra. da Conceição Rei Davi	João Pereira de Carvalho	António de Souza Aguiar	15 paus de várias qualidades, 4 dúzias de couçoeiras, 60 varas para parreiras, 100 achas de lenha	93	160		84.500	AHU-docs. 7804, 7805 e 7813; ANRJ, 039_97, vol. 10, fl. 40 e 53
1789	Navio Nsa. Sra. da Graça Maranhão	Marquês de Marialva	Veríssimo Duarte Roza	16 eixos	16		Arsenal Real do Exército	28.800	AHU-docs. 7831 e 7833
1789	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	António José Monteiro	69 aposturas, 12 braços, 1 coral de roda, 11 cintas, 35 escoas, 32 paus de volta, 3 quilhas, 2 cavernas, 1 curva, 2 enchimentos, 5 mastros, 89 pranchas, 9 vigas, 6 paus quadrados, 1 eixo, 145 aduelas, 5400 achas de lenha	423	5400	Arsenais Reais da Marinha e Exército	2.345.860	AHU-docs. 7838, 7840; ANRJ, 039_97, vol. 10, fl. 166, 171, 175 e 180
1789	Galera Águia Luzitana	Conde de Ega	Manoel da Silva	29 paus de arco, 44 toros de pau, 600 varas para parreiras	73	600		239.600	AHU-doc. 7846
1789	Curveta São Francisco Providência	Francisco José Frazão	João Franco	16 paus para varaes, 10 dúzias de couçoeiras, 300 varas para parreiras	136	300		133.000	AHU-doc. 7849, 7851
1789	Navio Principe da Beira (charrua)	Coroa	Manuel da Silva Tomás	5 cadastes, 28 cinta, 12 primeiro braço, 61 paus de volta, 68 aposturas, 7 mastros, 1 cinta no meio, 7 braços, 5 escoas no meio, 8 caverna, 1 tábuas, 2 enchimentos, 9 escoas, 7 segundos braços, 18 paus para concerto, 2 gio, 7 ábitas, 1 pau de encher a proa, 4 tricanizes, 2 astes, 1 braçola da escotilha, 2 coluna de roda de proa, 2 cachimbo, 2 curvas, 1 quilha de nau, 4 dormentes, 3 contra dormentes, 2 cintas de abotocadura, 6 terceiros braço, 1 curva para enchimento, 2 quilhas, 2 meias latas, 1 pau de escovens, 2 coluna de proa, 1 coluna para ábita, 5 paus para chaços, 1 meia lata na escotilha, 1 cachimbo da popa, 1 verdugo de volta, 2 traveções para ábitas, 1 pau de encher a proa,	480	1100	Arsenais Reais da Marinha e Exército e Ocharias Reais	3.501.300	AHU-docs. 7844, 7862, 7863 e 7866; ANRJ, 039_97, vol. 10, fl. 221

				134 pranchas, 42 raios, 6 tamborestes da casa dos mastros, 11000 achas de lenha					
1789	Navio Nsa. Sra. Mãe dos Homens e São José	Felipe Romano		16 paus d'arcos	16				AHU-doc. 7880
1790	Navio Nsa. Sra. da Conceição Rei Davi	João Pereira de Carvalho	Antônio de Souza Aguiar	6 couçoeiras, 7 pranchas	13			19.200	ANRJ, 039_97, vol. 11, fl. 43 e 56
1790	Curveta Nsa. Sra. da Conceição Santo Antônio	João Manoel de Souza Vale e cia	João de Freitas Ribeiro	2 dúzias de tábuas,	24			9.600	AHU, doc. 7905; ANRJ, 039_97, vol. 11, fl. 58 e 62
1790	Bergantim Nsa. Sra. da Piedade, São José	José Coelho Silva	Martinho José dos Santos	26 paus para varaes, 4 dúzias de couçoeiras	74			97.200	AHU, doc. 7905; ANRJ, 039_97, vol. 11, fl. 60 e 78

1790	Fragata Águia e Coração de Jesus	Coroa		26 toros de pau de peso (mulato), 1 tábu de pau amarelo, 1 tábu de pau loro, 1 couçoira de acapú, 22 pranchas, 1 pau para raio, 22 latas, 1 pau para parapeito de proa, 3 vaus, 16 escoas, 1 esco de volta, 6 tricanizes, 1 emenda de esco, 2 secórdias, 34 paus para concerto, 52 aposturas, 40 paus de volta, 2 contra dormentes, 1 pau para supremento do coral, 5 coraes, 3 dormentes, 1 pé de carneiro do porão, 2 paus para abitas, 8 astes, 6 paus para chasir, 6 sobrequilhas, 11 cintas, 3 meias latas, 2 paus para batente, 4 paus para cabeça de cima das portas, 20 cavernas, 1 quilha, 6 paus inferiores, 4 paus para cachimbos, 1 braçola da escotilha, 1 traveção para abita, 1 chapus de entre as curvas, 2 paus para escovens, 2 capelos de roda, 2 pés de carneiro, 1 gio, 21 braços, 2 talões de cinta, 1 tábu para concerto, 1 pau para baixo da cinta, 1 pau para mancos, 1 buçarda, 1 chapus, 2 curvas, 1 enchimento, 1 pau, 7500 achas de lenha	355	7500	Arsenais Reais do Exército e Marinha	2.355.700	AHU-doc. 7907; ANRJ, 039_97, vol. 11, fl. 170
1790	Curveta São Bento	Thomás da Rocha Pinto e cia	Jozé Agostinho Barboza	24 toros de macacaúba, 400 caibros, 1200 varas para parreiras	424	1200		116.000	AHU-doc. 7910; ANRJ, 039_97, vol. 11, fl. 173
1790	Navio Nsa. Sra. da Graça Maranhão	Marquês de Marialva	Veríssimo Duarte Roza	36 toros de pau, 20 pranchas, 11 paus para varaes, 400 varas para parreiras	67	400		165.000	ANRJ, 039_97, vol. 11, fl. 234
1790	Charrua Dois Irmãos	Coroa	Joaquim de Trindade Caraboni	11 cintas, 1 cinta damura, 1 cinta de volta, 2 cinta de abotocadura, 1 cadaste, 1 tábu para baixo da cinta, 1 tábu de canto quebrado, 1 tricanyl, 1 sobrequilha a poupa, 15 escoas, 2 paus para concerto, 1 pau de volta, 1 pau de volta para sobrequilha, 1 talão de cinta, 1 vao, 4 dormentes, 1 dormente de volta, 1 dormente damura, 1 contradormente a poupa, 2 contradormentes	50		Arsenal Real da Marinha	381.160	AHU-docs. 7938 e 7941; ANRJ, 039_97, vol. 11, fl. 248

1791	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	Felipe Alberto Patroni	56 aposturas, 5 astias, 15 braços primeiros, 27 braços segundos, 18 braços terceiros, 1 braço inteiro inferior, 14 cintas de grosso e de volta, 15 caverna, 1 cachimbo de popa, 2 dormente, 6 escoas do porão, 4 mastros, 1 pau da ?, 3 paus para taboado, 1 pau para escovem, 11 pés de carneiros, 2 paus para bonecas, 1 quilha, 4 sobrequilhas, 3 tricanyl, 1 vao para a primeira coberta, 1 abita, 1 buçarda, 14 cintas de grosso, 3 cintas de volta, 1 coral, 8 escoas, 1 enchimento, 2 latas, 1 meia lata, 42 paus de volta, 1 pau para chaços, 5 paus para concertos, 4 talões de cinta, 9 tábuas de costado, 2 vaos, 5 vigas de castanho, 12 raios, 10 pinas, 26 toros de pau de ferro, 2 toros de pau roxo, 15 toros de pau vermelho do rio Negro, 9 toros de pau alaranjado do rio Branco, 3 toros de pau cotiara do rio Negro, 40 toros de pau pinima, 6 toros de pau jutai, 3 toros de pau araruba, 12 toros de pau genipapo, 7 toros de pau perito, 6 pranchas, 9800 achas de lenha	449	9800	Arsenais Reais do Exército e Marinha e Ocharias Reais	2.311.715	AHU-doc. 7971; ANRJ, 040_97, vol. 12, fl. 128
1791	Curveta Rio Douro		José do Espírito Santo da Fonseca	12 paus para embarcações, 2 dúzias de tábuas	36			155.400	AHU-doc. 7993; ANRJ, 040_97, vol. 12, fl. 232
1791	Curveta São Bento		José Agostinho Barbosa	200 varas para parreiras		200		60.000	AHU-doc. 7998; ANRJ, 040_97, vol. 12, fl. 266

1791	Fragata Princesa do Brasil	Coroa	Antônio José Monteiro	52 apoturas, 5 asteas, 57 braços primeiros, 32 braços segundos, 4 braços terceiros, 1 braçola da escotilha, 17 cintas, 25 cavernas, 61 curvas, 1 couçoeira, 1 cinta de volta, 8 escoas, 2 latas, 4 meias-latas, 13 pés de carneiro, 50 paus de volta, 1 pau para boneca, 1 pau para coluna de roda, 2 paus para taboado, 1 pau para escovens, 1 pau para escoteira, 1 pau para cabiço, 1 roda de proa, 2 tricanizes, 2 tabuas para cobertura, 1 coral de proa, 3 tábuas para tamborete, 9 vaus, 1 abita, 1 couce de roda, 10.026 achas de lenha, 19 raios, 18 paus para pinas, 39 pranchas, 31 toros de pau vermelho do rio Negro, 10 toros de pau alaranjado do rio Branco, 33 toros de pau rosa, 1 toro de pau cotiara, 231 toros de pau pinima, 8 toros de pau jutaí, 2 toros de pau ararauba, 5 toros de pau genipapo, 8 toros de pau ferro, 3 toros de pau roxo, 6 toros de pau não identificado, 1026 achas de lenha	774	10.026	Arsenais Reais da Marinha e Exército	2.612.394	AHU-doc. 8004
1791	Charrua Santo Antônio Providência	Coroa		67 aposturas, 5 astias, 18 braços primeiros, 27 braços segundos, 6 braços terceiros, 3 braçolas de escotilha, 39 curvas, 2 coraes de roda, 1 caverna, 1 cana de leme, 1 contra dormente, 19 cintas, 1 enchimento, 4 escoas, 2 latas, 5 meias latas, 2 pés de carneiro, 2 paus para ?, 2 paus para manco, 40 paus de volta, 1 pau para avita, 4 paus para taboado, 1 roda de proa, 1 tricanil de volta, 5 vaos para primeira cobertura, 1 vao para segunda cobertura, 1 gio, 1 pau para secordia da proa, 4 paus para consertos, 4820 achas de lenha,	431	4820	Arsenais Reais da Marinha e Exército	1.497.75	AHU-doc. 8014
1791	Curveta Correio de Lisboa		Antônio José de Souza	31 vigotas, 200 paus para varaes	231			16.090	ANRJ, 040_97, vol. 12, fl. 300
1792	Curveta Nsa. Sra. de Belém		José das Neves Leão	5 paus para varaes, 12 paus para eixos de carro, 400 varas para parreiras	17	400		32.800	AHU-doc. 8037; ANRJ, 040_97, vol. 12, fl. 32 e vol. 14, fl. 104

1792	Navio Nsa. Sra. da Conceição Rei Davi	João Pereira de Carvalho	Antônio de Souza Aguiar	270 varas para parreiras		270		8.100	AHU-doc. 8045; ANRJ, 040_97, vol. 13, fl. 116 e vol. 14, fl. 104
1792	Navio Nsa. Sra. da Graça Maranhão	Marquês de Marialva	Veríssimo Duarte Roza	12 paus para varaes, 12 tábuas de pau amarelo, 200 varas para parreiras	24	200		56.400	AHU-doc. 8055; ANRJ, 040_97, vol. 13, fl. 160 e vol. 14, fl. 104
1792	Navio Nsa. Sra. da Conceição Aurora	Antonio Francisco de Mesquita	José Gonçalves Beiris	12 paus de acapú, 8 paus para varaes	20			31.200	AHU-doc. 8064; ANRJ, 040_97, vol. 13, fl. 199 e vol. 14, fl. 104
1792	Fragata Águia e Coração de Jesus	Coroa		206 paus de construção para o Arsenal Real da Marinha, 93 paus de construção para o Arsenal Real do Exército, 10.500 achas de lenha	299	10.500	Arsenais Reais da Marinha e Exército		ANRJ, 040_97, vol. 14, fl. 104
1792	Navio Principe da Beira (charrua)	Coroa	Manuel da Silva Tomás	58 aposturas, 5 asteas, 27 braços primeiros, 19 braços segundos, 20 braços terceiros, 2 buçardas, 10 curvas, 8 cintas do grosso, 3 paus de volta, 4 cintas de abotocadura, 9 cavernas, 14 curvas de galho, 2 dormentes, 2 contra dormentes, 24 escoas, 3 meias lata, 20 mastros, 10 paus de volta, 16 paus de volta à proa, 2 paus de volta por dentro, 12 paus para taboado, 1 pau para coral na poupa, 1 pau para pexia, 4 paus para caximbo, 1 pau para escoteira, 1 pé de carneiro, 4 tricanizes, 1 coluna da roda, 1 cinta, 1 coral da roda de proa, 1 couçoeira de volta, 3 curvas da coberta, 1 pau de ecovens, 1 pau para abita, 3 asteas de proa, 2 paus de volta para conserto, 2 rodas de escaler, 4 paus pequenos, 1 vao, 46 pranchas, 7 eixos, 48 raios, 9 toros de pau vermelho fino do rio negro, 1 toro de pau alaranjado do rio branco, 6 toros de pau roxo, 4 toros de pau jutaí, 1 toro de pau ararauba, 10 toros de pau genipapo, 12.460 achas de lenha	435	12.460	Arsenais Reais da Marinha e Exército		AHU-doc. 8091; ANRJ, 040_97, vol. 14, fl. 104

1793	Charrua Santo António Providência	Coroa	Luis António da Rocha	35 curvas, 1 buçarda, 11 tabuas de costado, 62 aposturas, 7 astes de proa, 10 braços primeiros, 19 braços segundos, 25 braços terceiros, 1 pé de carneiro, 6 paus de volta para dentro, 1 pau para escoteira, 2 braçolas da escotilha, 3 curvas de galho, 2 cavernas, 1 curva para afixar o gio, 4 cintas de volta na amura, 3 cintas de grosso, 11 escoas do porão, 1 emenda de escoa, 5 meias latas do porão, 4 paus de volta na amura, 3 paus de volta a proa, 17 paus para taboado, 1 pé de carneiro do porão, 1 pau para abita, 2 paus para percia, 1 tricanil do meio, 3 talões de cinta, 8 vaus da primeira coberta, 1 vau da segunda coberta, 6 cavernas, 35 curvas da primeira coberta, 1 coluna da roda de proa, 3 eixos, 1 pau de volta, 2 paus de escovens, 4 eixos, 3 toros de pau roxo, 19 paus de piso, 7600 achas de lenha	327	7600	Arsenais Reais da Marinha e Exército	1.495.010	AHU-doc. 8127 e 8219
1793	Charrua Princesa Real	Coroa		323 paus de construção, 13.225 achas de lenha	323	13.225	Arsenal Real da Marinha	AHU-doc. 8219	
1793	Charrua Coração de Jesus Águia	Coroa	Francisco Carvalho dos Passos	183 paus de construção para o Arsenal Real da Marinha, 81 paus de construção para ao Arsenal Real do Exército, 8.050 achas de lenha	264	8.050	Arsenais Reais da Marinha e Exército	AHU-doc. 8219	
1794	Navio Principe da Beira (charrua)	Coroa	Manuel da Silva Tomás	6 cinta de abotocadura, 1 curva de coberta, 4 aposturas, 17 braços segundos, 22 braços terceiros, 40 cintas do grosso, 4 curvas do grosso, 1 cinta, 1 coluna de proa, 1 cachimbo, 12 curvas da coberta, 15 dormentes, 1 emenda de escoa, 2 paus para tabuado, 1 vau, 1 verdugo da borda, 34 escoas, 41 apostura, 13 cavernas, 1 mastareu, 9 tricanizes, 12 couçoeiras, 12 astes de proa, 4 curvas de galho, 2 contradormente, 10 cintas de volta na amura, 7 coraes de quilha, 1 curva de abita, 1 curva de fechar o gio, 2 capelos de roda de proa, 2 coraes da roda, 14 braços primeiros, 1 buçarda do porão, 1 braçola da escotilha, 1 enchimento, 3 latas da tolda, 1 pau de perxia, 23 paus de volta, 5 pés de carneiro, 4 paus de escovens, 2 paus para bonecas, 2 paus para cachimbos, 3 paus para abita, 7 paus para tabuado, 1 prancha, 1 sobrequilha, 1 sicordia, 5 talões de cinta, 2 verdugos da borda, 5 vaus, 10.050 achas de lenha	362	10.050	Arsenal Real da Marinha	1.905.867	

1795	Navio Nsa. Sra. da Luz	Antônio de Abreu Viana	Antônio de Souza Aguiar	6 paus para varaes					ANRJ, 041_97, vol. 15, fl. 47
1795	Navio Senhora da Esperança Princesa Real	Coroa		48 pranchas, 53 aposturas, 2 astia de proa, 1 abita, 20 cintas de grosso, 22 curvas de coberta, 1 curva para fixar o cadaste, 12 cavernas, 1 enchimento, 2 sobrequilhas, 1 talão de cinta, 10 braços segundos, 1 contradormente, 18 escoas, 1 meia lata, 2 gios, 3 quilhas, 11 braços terceiros, 2 dormentes, 1 vau, 10 paus de volta, 8 paus para tabuado, 1 buçarda, 2 cadastes, 2 coraes da quilha, 1 pau de escovens, 1 verdugo da borda, 7 tricanizes, 26 toros de maçaranduba, 4.090 achas de lenha	222	4.090	Arsenais Reais da Marinha e Exército	1.501.612	ANRJ, 041_97, vol. 15, fl. 336
1795	Navio Principe da Beira (charrua)	Coroa		4 pranchas, 1 eixo, 1 raio, 110 aposturas, 1 abita, 13 braços primeiros, 23 braços segundos, 20 curvas de coberta, 25 cintas de grosso, 1 cambota, 38 cavernas, 2 coraes, 1 couçoeira, 2 dormentes, 42 escoas, 1 talão de cinta, 2 tricanizes de volta, 2 paus de volta para dentro, 20 braços, 7 cintas, 12 paus de volta, 1 aste de proa, 1 gio, 1 lata de tolda, 1 buçarda, 1 braçola de escotilha, 1 cachimbo de popa, 2 meias latas, 9 paus para taboado, 1 quilha, 1 tricanil, 10 talões de cinta, 6 vaus, 1 verdugo de borda, 14 dúzias de tábuas de louro, 4 dúzias de tábuas de cedro, 7.309 achas de lenha	580	7.309	Arsenais Reais da Marinha e Exército	2.135.112	ANRJ, 041_97, vol. 15, fl. 353
1795	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa	Francisco Carvalho dos Passos	35 aposturas, 4 astaes de proa, 3 contradormentes, 10 cintas, 8 dormentes, 44 escoas, 7 paus de volta, 3 paus para coral, 1 pau para abita, 1 pau para astea, 2 talões de cinta, 9 braços primeiros, 25 braços terceiros, 1 buçarda, 15 cintas de grosso, 1 emenda de escoas, 1 sobrequilha, 4 vaus, 6 braços segundos, 1 cinta de abotocadura, 1 capelo de roda, 12 cavernas, 12 paus para tabuado, 1 pau de volta à proa, 3 paus de volta na amura, 1 pau para couçoeira, 1 tá bua do canto quebrado, 2 tricanizes de volta, 4 tricanizes, 2 corais, 1 curva de galho, 1 quilha, 1 braçola da escotilha, 2 curvas de coberta, 1 lata, 7 meias latas, 3 vaus de coberta, 1.000 varas para parreiras, 12.800 achas de lenha	236	13.800	Arsenal Real da Marinha	1.498.790	AHU-doc. 8305

1796				252 tábuas de loiro, 120 tábuas de costado, 2 paus de angelim, 4 paus grandes, 4 paus de arco, 1 pranchão, 800 varas	383	800		908.000	Balança Geral
1796	Fragata/charrua Águia e Coração de Jesus	Coroa		173 paus de construção para o Arsenal Real da Marinha, 35 paus de anani, 84 paus de construção para o Arsenal Real do Exército, 77 pranchas, 8.550 achas de lenha	369	8.550	Arsenais Reais da Marinha e do Exército, colégio de Santa Maria dos Guimarães da Corte	1.779.385	AHU-doc. 8481
1797				278 tábuas, 9 pranchões, 46 paus d'arco	333			592.200	Balança Geral
1797	Galera Minerva e Alfama			200 varas para parreiras		200		6.000	ANRJ, 042_97, vol. 18, fl. 554
1798	Charrua São Carlos	Coroa	João Franco	232 paus de construção para o Arsenal Real da Marinha, 91 pranchas para o Arsenal Real do Exército, 10.000 achas de lenha	323	10.000	Arsenais Reais da Marinha e do Exército, Cozinha Real	1.823.060	ANRJ, 042_97, vol. 18, fl. 452
1798	Galera Minerva e Alfama		Mathias Antônio Gomes	8 dúzias de tabuado, 400 varas para parreiras	96	400		52.000	ANRJ, 042_97, vol. 21, fl. 247
1799				580 aduelas, 747 paus d'arco, 122 toros de pau roxo, 208 tábuas sortidas, 920 varas de parreira	1657	920		884.400	Balança Geral
1800	Navio Santo Antônio, Expedição e Grão Maranhão		José Reis Aguiar	10 dúzias de couçoeriras, 135 paus sortidos	255			176.400	ANRJ, 043_97, vol. 19, fl. 256
1801								3.045.900	Balança Geral
1801	Charrua São Carlos	Coroa		413 paus de construção para o Arsenal Real da Marinha, 235 paus de construção para o Arsenal Real do Exército, 7.940 achas de lenha	648	7.940	Arsenais Reais da Marinha e do Exército, Ocharias Reais	1.639.740	ANRJ, 043_97, vol. 22, fl. 168
1802								3.030.000	Balança Geral
1803				1070 aduelas, 1253 paus sortidos, 1398 tábuas	3721			7.043.400	Balança Geral
1803	Bergantim São José Espadarte	Coroa	Joaquim Manoel Mendes	229 pranchas	229		Arsenais Reais da Marinha e do Exército	236.250	AHU-docs. 9831 e 9840
1804				paus, varas e tábuas				4.526.210	Balança Geral
1805				aduelas, paus e varas				6.050.080	Balança Geral

1805	Charrua São Carlos	Coroa	Tomás Franco	375 paus de construção naval, 169 pranchas e vigas, 30509 achas de lenha	544	30.509	Arsenais Reais da Marinha e do Exército	2.581.620	ANRJ, 044_97, vol. 24, fl. 142
1806				aduelas, paus e tábuas				1.812.800	Balança Geral
1806	Charrua São João Magnânimo	Coroa	José da Silva Pimentel Maldonado	33 paus diversos, 11 verdugos, 5 vaus, 9 tricanizes direitos, 1 tricaniz de volta, 1 sobrequilha de volta, 2 pranchas para tamborete, 15 paus de volta, 8 paus para tabuado, 2 paus de encher, 28 paus para chaço, 1 pau para boneca, 4 meias latas, 1 lata, 1 gio segundo, 2 escoas, 1 enchimento, 23 curvas de coberta, 2 colunas de abita, 15 cintas direitas, 6 cintas de volta, 10 cavernas, 1 cadaste, 1 cambota, 3 braçolas de escotilha, 77 braços terceiros, 29 braços segundos, 65 braços primeiros, 60 aposturas, 255 aduelas, 1.400 varas para parreiras, 13.500 achas de lenha	672		Arsenal Real da Marinha	2.091.940	AHU-docs. 10481 e 10561
1807				aduelas, tábuas e paus d'arco				4.038.500	Balança Geral