

A CONTRIBUIÇÃO DA INSPETORIA DOS REAIS CORTES PARA A SISTEMATIZAÇÃO DA PRODUÇÃO DE PEÇAS NAVAIS NA BAHIA COLONIAL

Halysson Gomes da Fonseca¹

RESUMO

O período colonial tardio, historiograficamente reconhecido pelas tentativas de recuperação das atividades agrícolas, caracterizou-se na Bahia por crescentes demandas náuticas: correlação de interesses econômicos, militares e políticos. Objetiva-se apresentar uma análise da contribuição do agente Francisco Nunes da Costa na produção madeireira baiana de 1780 a 1792, destacando-se a administração dos cortes de madeiras na Terra de Tinharé, e sua influência sobre aqueles que se dedicaram ao tema após ter deixado a função.

Palavras-chave: Inspeção dos Reais Cortes – construção naval – Bahia colonial

Introdução

O período colonial tardio, historiograficamente reconhecido pelas tentativas de recuperação das atividades agrícolas, caracterizou-se na Bahia por crescentes demandas náuticas: correlação de interesses econômicos, militares e políticos. Objetiva-se apresentar uma análise parcial da contribuição do agente Francisco Nunes da Costa² na produção madeireira baiana de 1780 a 1792, destacando-se a administração dos cortes de madeiras na Terra de Tinharé,³ e sua influência sobre aqueles que se dedicaram ao tema após ter deixado a função.

Em 1782 foi criada a “Inspeção dos Reais Cortes” da Bahia que atuou nas comarcas do Sul, antecedendo o processo de ingerência metropolitana sobre as matas coloniais (criação da Conservadoria das Matas de Ilhéus – Carta Régia de 1797⁴) e a alta produtividade de peças navais na comarca de Ilhéus atingida em 1800. Nunes da Costa permaneceu até 1792, oferecendo contribuições fundamentais para o departamento.

Os avanços na atividade de exploração madeireira com fins navais visando o “bem de Estado” pautaram-se nas práticas de observação crítica dos indivíduos envolvidos nas explorações do recurso lenhoso. “Fiel vassalo”, Nunes da Costa inicia suas rebuscadas proposições sobre o tema, da comarca de Ilhéus para a metrópole, em forma de cartas, ofícios e Memórias. Nos últimos anos dos setecentos, tais trocas se intensificaram e tanto as autoridades metropolitanas como as elites locais interessadas na exploração dos bosques se valeram de um amplo leque de experiências práticas e administrativas pretéritas, que tiveram em Nunes da Costa e seus colaboradores, importantes protagonistas.

“Eu tenha a honra e a glória de agradecer a Vossa Excelência”: Nunes da Costa e a exploração de madeiras náuticas em Ilhéus no fim do XVIII

De acordo com José Augusto Pádua ⁵ o inspetor, ao defender a intervenção do Estado nas matas particulares – sua principal característica – “valia-se tanto das teorias de Hugo Grócio ⁶ a respeito do direito de domínio soberano sobre as áreas inacessíveis, quanto da antiga legislação portuguesa”. De fato, não se aproximou e nem debateu de forma alguma as ideias liberais e as teorias naturalistas nascentes na Europa, diferente dos seus ulteriores. Seus escritos diferenciam-se pelo brilhante conhecimento jurídico, florestal, agrícola e geográfico do seu espaço de atuação, o que o tornou muito admirado por aqueles que observaram seu trabalho. Tratava-se de um burocrata monopolista. ⁷

As árvores tropicais destinadas à construção naval despertaram interesses econômicos cada vez maiores no decorrer do século XVIII. A proximidade da região com o estaleiro de Salvador repercutiu sobre os bosques do Sul, expressando-se em conflitos legislativos e político-administrativos, pela crescente escassez de espécies e alta dos preços. Os interesses articulados de particulares/fabricantes se chocavam com os interesses da Coroa e do Arsenal Real em uma colônia agroexportadora escravista, em uma comarca sem expectativa de expressividade neste mercado (Ilhéus).

Os gêneros das espécies exploradas não entravam nos cálculos oficiais das balanças comerciais, tal como outras atividades mercantis existentes no mundo colonial.⁸ Os preços eram determinados pela disponibilidade das espécies e pelas autoridades envolvidas na atividade madeireira, atendendo as regras do monopólio do Arsenal Real. Ligadas diretamente à viabilização do comércio em si e também às expectativas de manutenção das posses portuguesas na América, almejava-se fazer com que as crises de abastecimento e as oscilações dos produtos-chave intervissem menos na definição dos preços das madeiras praticados regionalmente. As madeiras de construção naval e a apropriação do trabalho de seus profissionais eram tratadas como questão de ordem primeira quando se tratava da conclusão de uma nau ou fragata de guerra ou mercantil.

Ironicamente, por não serem tratadas como produtos de primeira necessidade, mesmo estando à madeira fundamentalmente em todos os espaços da vida colonial, as oscilações de preço seguiam outro padrão. Para atender as exigências madeireiras, os cortes reais baianos empregavam, em suas unidades, um mestre com salário de \$800,

dois contra-mestres que percebiam \$640, dois práticos (indígenas ou escravos alugados), dois cozinheiros (\$480 réis diários), dois estradeiros (\$480 réis diários) e vários falquejadores, organizados hierarquicamente. Mas “os jornaes que se estabeleceram [...] absorverão grandes quantias á Real Fazenda não só por que eram excessivas, mas pela relaxação que era tolerada aos referidos Operarios”.⁹

A madeira foi a matéria-prima mais cara às embarcações de toda era moderna.¹⁰ A importância da mesma em tal período pode ser pensada sob a ótica da manutenção da ordem e do poder econômico transatlântico das nações europeias e da própria permanência de um “Pacto Colonial” no Império Português. Na colônia tivemos durante o século XVIII o melhor estaleiro do império lusitano,¹¹ daí a importância estratégica da “indústria” madeireira ilheense como principal contribuinte e subsidiária direta da Ribeira das Naus, conforme pode ser observado nos exemplares abaixo citados:

Denominações	Preços das peças de Cairú para a Princesa Carlota 1791 ¹² (valores em réis)	Preços tabelados pela Inspetoria 1791-1797 ¹³	Preços ditos antigos pela Inspetoria 1791-1797 ¹⁴	Preços de toras e tabuados tabelados pelos particulares 1800 ¹⁵	Preços de peças prontas tabelados pelos particulares 1800 ¹⁶
1. Aposturas ¹⁷	4.000	5.875	6.660	1.600	10.800
2. Quilha	25.500	14.000	10.360	6.400	75.000
3. Sobre-Quilha	32.500	14.000	10.000	6.400	55.000
4. Pantilhão	16.000	-	-	6.000	18.000
5. Carlingas ¹⁸	11.000	3.150	5.000	4.800	14.000
6. Curva na forma de couce ¹⁹	22.000	7.200	7.400	3.600	24.000
7. Capelos ²⁰	14.500	7.000	7.400	6.400	55.000
8. Madre de Leme ²¹	13.250	7.600	6.500	6.400	58.000
9. Dormentes ²²	6.375	9.000	6.000	1.600	11.000
10. Bombas ²³	7.750	-	-	2.400	5.500
11. Vãos	8.164	7.520	7.400	4.800	15.000
12. Enchimentos ²⁴	10.292	9.000	6.000	4.800	14.000
13. Coral da Roda da Proa ²⁵	14.500	8.360	8.880	6.400	38.000
14. Cadaste ²⁶	26.000	7.800	5.920	6.400	38.000
15. Curvas ²⁷	5.484	-	-		8.600
16. Cavilhas ²⁸	-	6.900	8.140	-	3.600
17. Amurras	-	6.400	5.920	800	3.600

As forças produtivas se desenvolviam em fins dos setecentos e o fizeram acompanhando a demanda do estaleiro de Salvador, sendo decisivas para o sucesso de seus empreendimentos.

Em estudo anterior encontramos preços de 74 peças necessárias ao fabrico de uma Nau de Guerra completa.²⁹ Na tabela acima temos uma amostra de 17 exemplares e seus preços praticados em uma década (1791-1800), retirados de três fontes: a) da despesa da Fragata Princesa Carlota (lançada em 1791), b) documentos da Inspetoria dos Reais Cortes (1780-1797) e de uma tabela de um militar orçando o produto dos

colonos produtores em 1800. Observa-se que todo o material lenhoso para a construção de uma embarcação de guerra poderia ser fornecido pelas terras de Tinharé em fins dos setecentos, variedade que já não mais se observava no início da década de 1790, quando da construção da Fragata Princesa Carlota. O desenvolvimento das produções em muito se deveu as observações e práticas administrativas da década de 1780.

A “Fragata Princesa Carlota” em 1791 e as contribuições de Nunes da Costa³⁰

Os preços da tabela referem-se àqueles pagos pela Fazenda Real e as peças que não apresentam o valor pago referem-se àquelas que não foram feitas em Cairú que não dispunha de muitas delas, em 1791. Outras comarcas forneceram o material para a confecção daquela fragata, mas na Bahia, apenas a vila de Cairú (Terra de Tinharé). Todas as peças de “Tapinhoã”,³¹ por exemplo, vieram do Rio de Janeiro³². Em 1784 o inspetor Nunes da Costa enviou uma carta às autoridades da Marinha na capital da capitania anunciando ter encontrado as tão procuradas “Tapinhoãs”.

[...] Esta Madeira hé privativa das Mátas do Rio de Janeiro, donde se extrahem annoalmente grandes porçoens de taboado para os Arsenais de Lisboa e para suprimento da Marinha d’esta Cidade: E fazendo eu Referir as mesmas indagaçoens se descobrio finalmente nas Mátas do Cairú, Santarem, Camamú e Gapiúna de que mandei Serrar trez dúzias de taboado para servir de amostra, e se fazer a conferência com o do Rio³³.

Solicitava uma avaliação da amostra remetida aos mestres na capital da capitania para a confirmação da espécie e para que se estipulasse um preço para essa madeira³⁴. Termo da resposta à carta veio rapidamente no mesmo ano,

para se averiguar se poderiam servir para a construção do dito Arsenal, o qual visto pellos ditos Mestres, em observancia da Portaria de S. Ex.^a de dez de dezembro do Corr.^c, declaram que o mencionado Taboado em qualidade hé igual ao do Rio de Janeiro, e que em dimençoens he [ilégivel] mais que o do Rio. Porem, por se acharem refutadas dezassete Taboas, por estarem [ilégivel] e o centroz entre Cascadas, e por serem estas do âmago do Pau, avaliaçam por cada huma dúzia he cinco mil e quinhentos reis, [...] ³⁵.

Mas se descoberta na Bahia se deu em 1784 por que veio do Rio de Janeiro o Tapinhoã em 1791? Os sete anos que separam a confirmação da existência da espécie na Terra de Tinharé e o lançamento ao mar da “Fragata Princesa Carlota”, não foram suficientes para a localização da espécie na qualidade e volume requerido no tempo da construção da embarcação. A popularização das “Tapinhoãs” para reconhecimento, a localização das áreas de abrangência da espécie pelos administradores, a dedicação e a

resolução dos problemas legados à ouvidoria ³⁶, dificultavam a localização e a certificação de uma espécie recém-descoberta. Mais importante foi notar que isso se refletiu na limitação da produção de algumas variedades de peças na comarca de Ilhéus. ³⁷ As madeiras listadas na tabela de preços, na coluna referente à “Princesa Carlota”, foram aquelas que se podiam fornecer através dos Cortes Reais em Cairú de 1791, as demais vieram das Alagoas, do Rio de Janeiro ³⁸ e dos Armazéns Reais.

O mastro para a “Princesa Carlota” constituiu-se num problema para o inspetor, que por carta ao governador da Bahia (em 1789), denunciou um alarde falso, feito pelo fabricante P.^o Joaquim Malta, ³⁹ que afirmava ter encontrado a mastreação de “jequitibá” prescrita para o mastro maior da “Fragata Princesa Carlota”. Queixava-se, por isso, de ter se deslocado com sua equipe até o local, passando apuros e perdendo muito tempo com as tentativas de convencimento do padre. Após o episódio, esmerou-se na busca de um sucedâneo do “jequitibá”, sugerindo o “Pau d’Oleo”, aceito a custa de muita argumentação.⁴⁰ O fato oferece uma mostra dos interesses envolvidos na exploração madeireira e das dificuldades encontradas pelos homens nela inseridos para obter um conhecimento profundo da floresta, capaz de satisfazer às necessidades da indústria.

Comum a tal atividade, aos fenômenos naturais juntam-se aqueles relativos às redes de relações e ao sistema de produção. Construía-se embarcações simultaneamente e, se associarmos a este fato a cautela com que foi feita a Princesa Carlota, dando-lhe mastro de “madeira nobre”, o trabalho excessivo de distribuição e execução de tarefas pelo inspetor e ouvidor da comarca de Ilhéus, a dependência de fenômenos naturais para a conclusão de etapas (cheias dos rios) e fenômenos sociais, pode-se entender melhor as razões para a impossibilidade de produção das recém-identificadas Tapinhoãs.

As instruções de Nunes da Costa

Não devo expor a Vossa Excelencia os trabalhos que tenho sofrido para expedir as Madeiras, que nesta ocasião conduzi a Barca, e que respeitar a Fragáta, porque pouco impórtão as minhas fadigas, com tanto, que a Rainha seja servida, e consequentemente eu tenha a honra, e aglória dágradar a Vossa Excelencia ⁴¹ (Francisco Nunes da Costa, Cairú, 1785).

As instruções práticas de Nunes da Costa foram propostas administrativas para organização de procedimentos produtivos, de organização de transportes de toras e

peças, escolha da mão-de-obra e valores a serem pagos por ela, assim como preços praticados, que serviriam de base para a recepção das avançadas reflexões metropolitanas que influenciariam algumas das práticas de ingerências mais incisivas que as elites coloniais sofreram (com a Carta Régia de 1797) na última década do século XVIII ⁴². Concordamos com Pádua ao afirmar que o desenvolvimento das ciências e a conservação das matas interessaram a uma diminuta minoria do período, formada sob a coordenação do naturalista italiano Domingos Vandelli, almejando progressos em suas carreiras político-administrativas ⁴³.

Nunes da Costa constituía uma exceção, na medida em que defendia suas ideias sem fazer parte da rede de relações de Vandelli, sem ter obtido contato direto com o desenvolvimento das ciências em instituições europeias, como a maior parte dos indivíduos que a partir de 1790 iriam se inserir nas discussões acima citadas. Entretanto, tal não impede considerar sua influência nas políticas conservacionistas da Coroa, haja vista o “Plano de 1791” (ou “Instruções de 1791”, de sua autoria) e a importância das suas observações, sugestões e intervenções na exploração madeireira ilheense da época.

Entre outros assuntos, dissertou sobre preços, determinando que as peças deveriam custar nada mais que a razão da despesa e competente lucro; a classificação com as iniciais de “Naus, Fragatas e Concertos” destinadas ao exército e à Carreira das Índias; a normatização do estorno de peças (as peças deveriam ser contadas em madeiras limpas, fendas, rachas ou excessos, aquelas recebidas erroneamente, identificadas as anormalidades, o abatimento no preço se daria imediatamente, ou devolução do valor, ou normalização das peças por conta do fornecedor); avaliações das peças, verificando se as dimensões estavam e acordo com o “Plano”; responsabilidade com as margens dos rios, com os “operários” e índios nas “fábricas de madeira”; valor dos jornais à indígenas (“mesmo modo que praticaria com qualquer outro oficial”); “formalização de relações” entre o fornecedor, a contadoria da inspetoria, que se remetia a Secretária de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, por fim ao Real Erário e distribuição do próprio documento para que todos - mestres, empreiteiros e interessados - para ocorrência da “perfeita inteligência” da norma recém estabelecida. ⁴⁴ Já em 1789 dizia:

Tendo a honra me ser cometido por Provisões Régias a Inspeção dos Reais Cortes das Madeiras debaixo das ordens de Vossa Excelencia, incumbe ao meu Officio o propor lhe tudo nque possa dirigir a boa administração e utilidade desta importante Comissão. [...] Lanxas devem ter Mestres e Marinheiros pagos por viagens vencendo salários certos, e de tarifa afim de que seu interesse consista em fazerem

viagens regulares e breves: devem ser naturais da Villa de Cairú, por serem práticos dos Rios, e das estradas, homens acostumados a este Serviço, e sobretudo da Barra do Jaguaripe, por onde entram essas Lanxas no rigoroso inverno. (Nunes da Costa. Carta dirigida a Vossa Magestade. Bahia, 19 de outubro de 1789. BNRJ, II, 33, 21 : 6, fl. 66.)

“Conclusão”

Para Nunes da Costa, as destruições dos bosques do Sul baiano estavam na contramão da evolução do pensamento administrativo, em um claro descaso para com as orientações de seu departamento e do que ele representava. O “continuismo” da velha ordem do “ferro e fogo” no final do século XVIII mostrava que as leis metropolitanas ainda eram pouco eficazes, era necessária a disposição, o contributo de um incansável e arguto observador jurisperito. O inspetor se mostra com capacidade excepcional de antecipar preocupações que se desenvolveriam sob os auspícios do Estado na década de 1790, ganhando robustez científica e teórica, com os baianos memorialistas e projetistas da ilustração luso-brasileira.⁴⁵ São pontos em comum com as ideais dos ilustrados baianos a serviço do Estado: não se omitir diante do atraso técnico das explorações;⁴⁶ denunciar a ausência da compreensão de uma crise em agravamento pela escassez observável de alguns recursos madeireiros preciosos à Coroa; exigir uma ampla política de intervenção estatal, visando reservar as matas; punir os fabricantes de barcos e roceiros. Todos estes pontos se fizeram presentes na Carta Régia de 1797.

¹ Halysson Gomes da Fonseca é professor da Universidade do Estado da Bahia (Campus X), graduado em História pela UESC e mestre em História pela UFBA. Este trabalho é uma parte das reflexões do trabalho de dissertação de mestrado, defendida em 2010, e realizada com apoio do CNPq, sob orientação da Dr.^a M.^a Hilda B. Paraíso e co-orientação da Dr.^a M.^a José Rapassi Mascarenhas. Agradeço a Ms. Poliana Cordeiro de Farias pelo auxílio gentil na revisão deste texto. Email: hgfonseca@uneb.br

² Segundo Tânia Lobo (2001, p. 20) é possível afirmar que Nunes da Costa em 1776 era Ouvidor Geral das Alagoas. Assumiu a Ouvidoria da Comarca dos Ilhéus em 1780 onde morreu em fins de 1793 ou início de 1794. Dado o seu cargo é natural supor que frequentou Coimbra, como era obrigatório a todos os seus colegas desembargadores. Também é natural supor que Francisco Nunes da Costa fosse português. Ele residiu em Cairú como todos os ouvidores de Ilhéus deste período. Cf. LOBO, Tânia (org.). **Cartas Setecentistas**. São Paulo: Humanitas, FFLCH/USP, 2001.

³ Norte da comarca de Ilhéus, em torno de arquipélago homônimo onde se encontram no continente, a vila de Cairú e Camamu, atualmente conhecida como Microrregião Geográfica de Valença. Seus principais rios são Rio Jaguaripe, Rio Jiquiriçá, Rio Jequié e Rio Una (do norte).

⁴ A Carta Régia de 1797 almejava controlar o recurso madeireiro. Por ela era determinada “uma hierarquia de objetivos que começava com a 'conservação das matas e arvoredos' e incluía a 'maior facilidade nas remessas' e o estabelecimento de uma 'perfeita contabilidade' do preço das peças de madeira”. As medidas concretas a serem tomadas, nesse sentido, definiam que as matas e arvoredos à borda da costa marítima, ou dos rios navegáveis que desembocassem no mar, eram consideradas propriedades a Coroa. Essas áreas não poderiam ser dadas como sesmarias, e aquelas que já haviam sido dadas deveriam com o tempo ser retomadas, indenizando-se os proprietários com terras no interior. Além disso, a partir da promulgação das cartas régias, ficavam os proprietários obrigados a conservar as madeiras reais, não podendo destruir as matas que as abrigavam (PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de**

destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888. RJ, Zahar, 2002, p.100-101).

⁵ PÁDUA, op. cit., p. 98.

⁶ Também conhecido como Hugo Grotius, (1583-1645), foi um grande jurista dos Países Baixos e considerado um dos precursores do Direito Internacional, baseado no Direito Natural medieval. Suas idéias diplomáticas são expressas na obra “Do Direito da Guerra e da Paz”. A doutrina central era a idéia de que todo Estado independente, sem levar em consideração o seu tamanho, deve ser tratado como totalmente soberano e titular dos mesmos direitos. Manifestava um desejo maior de estabilidade e proteção, reflexo dos interesses mercantilistas, não concebia um governo que garantisse suas atividades econômicas sem que se organizasse em uma autoridade centralizadora e absolutista (BURNS, E. M. **História da Civilização Ocidental.** Rio de Janeiro: Editora Globo, 1952, p. 539-40).

⁷ FONSECA, H.G. **Devastação e Conservação das Florestas na Terra de Tinharé: 1780-1801.** Salvador, Dissertação de Mestrado, 2010.

⁸ NOVAIS, Fernando A. **Aproximações.** São Paulo: Cosac Naify, 2005, p. 107.

⁹ Nesse mesmo texto (data atribuída, 1800), o autor apontou os valores pagos em jornais aos mestres gerais e contra-mestres de uma unidade de corte pagos regularmente no período anterior a 1800: “\$800r^s ao mestre geral e \$640r^s a mais dois contra-mestres”. Considerava os valores significativos e que essa despesa cabia à Real Fazenda. Defendia a inclusão de domingos e dias santos como dias de trabalho normal, uma demonstração da facilidade e certa liberdade em engendrar seus planos para obter e manter mão-de-obra barata naquele contexto de fronteira aberta (MUNIZ BARRETO, Domingos Alves Branco. **Memória sobre os Cortes de Madeira de Construção Estabelecidos na Comarca de São Jorge dos Ilhéus Pertencente a Capitania da Bahia,** 1800, BNRJ. s/d. Ms 512 (47, doc. 2), f.10-11).

¹⁰ LAPA. **História de um Navio.** In: LAPA, J. R. A.. **Economia Colonial.** Editora Perspectiva S. A: São Paulo, 1973, p. 231-293.

¹¹ LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia.** Ed. Brasiliense, 1968; LAPA, J. R. A.. **Economia Colonial.** Editora Perspectiva S. A: São Paulo, 1973; MORTON, F. W. O. **The Royal Timber in Late Colonial Bahia.** *Hispanic American Historical Review.* , 58:1 (fev. 1978), pp 41-61; BOXER, Charles R. **O império marítimo português 1415-1825.** São Paulo, Cia das Letras, 2002.

¹² “Conta da despesa que se fez pelos Armazens Reaes da Bahia com a construção da nova Fragata Princesa Carlota”. AHU, cx. 74, doc. n. 14.455.

¹³ Documentos Relativos ao Corte de Madeiras na Comarca de Ilhéus do Ouvidor Baltasar da Silva Lisboa. Queluz, Valença, 1791-1806. BNRJ, ms. 512 (47, doc. 8).

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ MUNIZ BARRETO, D. A. Memória sobre os Cortes de Madeira de Construção Estabelecidos na Comarca de São Jorge dos Ilhéus Pertencente a Capitania da Bahia”, 1800. BNRJ. s/d. Ms 512 (47, doc. 2).

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ “Aposturas – ou ‘posturas’ são as peças das balizas e madeiramento que formam o costado do navio acima da cinta” (LAPA, 1968, p. 363). A quilha: “base de construção de qualquer embarcação, onde se assentam as cavernas, e formam o seu esqueleto. É para ela mesmo o que a espinha dorsal é para o animal” (CÂMARA, Antonio Alves. **Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil.** São Paulo, Companhia Ed. Nacional, 1976, p. 171) – indo de popa a proa. Nela fixava-se, por exemplo, o “Pantilhão”, que se situa entre o leme (na extremidade da popa) e a proa, ficando mais próxima da popa, fixada como uma imensa “nadadeira engessada”. Serve para dar firmeza a nau frente às correntes marítimas, se juntando aos esforços da mastreação e leme. O Pantilhão já era encontrado nas contas de despesas das embarcações do final dos setecentos, e hoje é largamente utilizado por veleiros esportivos. Sobre-quilhas são peças destinadas ao reforço do *cavername* (conjunto de cavernas) do navio. Vão de proa a popa compondo toda a estrutura do casco (LAPA, 1973, p 249).

¹⁸ É na sobrequilha um encaixe, “ou covasinha, onde assentão o mastro grande, e as vezes o do traquete. [...] O pé do mastro encaixa em hum buraco quadrado na Carlinga” (BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário Portuguez e Latino.** Coimbra, vol. 2, 1712-1728, p. 150).

¹⁹ Curvas são as madeiras arqueadas no costado do navio. Existem várias espécies. (LAPA, 1968, p. 364-365).

²⁰ Capelo é peça da volta que se dá com a amarra na abita; a “abita” é cada um dos pares de colunas de ferro ou madeira aos dois bordos, no castelo, usados para receber as voltas de capelo do fiador da amarra (LAPA, 1968, p. 363).

²¹ “Madre” é o nome de uma haste de madeira que atravessa a escotilha do navio para “assentar nos quartos da mesma escotilha” (BLUTEAU, op. cit., vol. 5, p. 241). Em nosso caso para atingir o leme, peça que direciona o movimento do navio sobre a água.

²² “São os que se formam na cobertura” e vão fechar na buçarda da proa (BLUTEU, op. cit., vol. 3, p. 292). “Buçardas” são paus tortos que “atravessam a roda de proa pela banda de dentro, para fortificar (BLUTEU, op. cit., vol. 2, p. 202).

²³ Tipos de tubulação feitas de caules ocos.

²⁴ Os “vãos” (vaus) correspondem a vigas horizontais que se unem a estrutura que se desenvolve a partir da quilha e das balizas do casco do navio. Dormentes

²⁵ É a extremidade da proa da embarcação em seu conjunto, que toma toda a dianteira do casco (Talhamar).

²⁶ “Entre suas várias significações, indica a peça colocada no alto, quase vertical, na extremidade de ré da quilha, fechando a ossada na parte posterior, é a rabada do navio” (LAPA, 1968, p. 364).

²⁷ Refere-se na tabela a peças curvas gerais, que são utilizadas nas genericamente em todas as embarcações, mas que nas tabelas originais vêm em separado e também discriminadas pelas medidas e formas exatas. Ver nota 16.

²⁸ Cavilhas são “tornos de madeira ou de metal, que atravessam duas ou mais peças de uma embarcação para ligá-las” (CÂMARA, op. cit., p. 165); “peças confeccionadas com madeira ou metal. Numa das extremidades tem uma cabeça e na outra uma fenda, para juntar ou segurar madeiras, chapas, etc..” (LAPA, 1973, p. 256).

²⁹ FONSECA, op. cit.

³⁰ Amaral Lapa (1968) no “Apêndice 1”, em “A Bahia e a Carreira da Índia” (p. 318) nos traz informações muito valiosas. A fragata foi usada por 19 anos (1791-1810), construída na Bahia por Manuel Joaquim, 1791. Na sua construção foram gastos, só em jornais, 20:307\$644 réis, seu calibre de artilharia era de 18 e 9, sua lotação era de 379 homens e fez vários roteiros sem tem ido ao Oriente, tendo sido desmanchada no Rio de Janeiro, em 1812, por inutilidade.

³¹ Resistentes à umidade e as ações do tempo eram muito procuradas na Bahia, utilizadas também nos forros dos cascos, porém, à época era no Rio de Janeiro em que se encontravam ou as identificavam com maior facilidade. O Tapinhoã é uma árvore da família das Lauráceas, que atinge em média 25 metros de altura e ocorre da Bahia ao Rio de Janeiro. Considerada de préstimos à construção, “tem cerne amarelo e veias escuras, indicada para tornoaria, substituindo o carvalho europeu” (CORREA, M. Pio. **Dicionário das Plantas Úteis do Brasil e das Exóticas Cultivadas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, vol. IV-VI, 1926/1978, p. 198).

³² Conta da despeza que se fez pelos Armazens Reaes da Bahia com a construção da nova Fragata Princesa Carlota. AHU, cx. 74, doc. n. 14453-14455.

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

³⁴ Os avaliadores confirmaram tratar-se mesmo da Tapinhoã (ou Itapinhoã) e estipularam seu valor inicial de cinco mil réis a dúzia de seu tabuado em 1784. A partir da Carta Régia de 1799 passou a ser permitido o corte dessas árvores sob a condição de ser a respectiva madeira vendida ao Arsenal Real, para ser empregada no forro das embarcações (CORREA, op. cit., p. 198).

³⁵ Francisco Nunes da Costa. Bahia, 4 de Abril de 1784. BNJR, manuscritos, II, 33, 21:6.

³⁶ As complicações derivadas do acúmulo de cargos eram muitas. Em trabalho anterior, enumeramos prisões, remessa de presos, revoltas locais e inibição ao contrabando do pau-brasil ao longo da década de 1780 na comarca (Cf. FONSECA, 2010). Eles nos dão uma ideia da rotina de Nunes da Costa em cinquenta léguas de costa da comarca em seus últimos anos de vida. (Cf. LOBO, op. cit., p. 83 e ss).

³⁷ Em nossas pesquisas não encontramos nas documentações tabuados ou peças de Tapinhoã originários da Bahia até a década de 1790 quando, depois de identificadas as espécies podem ser mais bem exploradas.

³⁸ Foram muitas as peças vindas de outros lugares. Todavia, são vinte e duas peças referentes a essa fragata sem preços declarados, dentre um conjunto de cinquenta e quatro peças vindas das Alagoas, Rio de Janeiro e Armazéns Reais que elencamos para uma avaliação dos preços em estudo anterior (dissertação de mestrado defendida em 2010). Cf. AHU, cx. 74, doc. n. 14453-14455.

³⁹ Esse fabricante foi citado por Baltasar da Silva Lisboa (1803) em sua resposta as “Observações... de Accioli”. O juiz conservador das matas o acusou de difamação, calúnia e aliança com Bittencourt e Accioli, que o teria auxiliado nas calúnias no intuito de colocarem fim ao “Plano” de conservação.

⁴⁰ Francisco Nunes da Costa, O Desembargador e Inspector dos Reais Cortes. Cairú, outubro de 1790. BNJR, manuscritos, II, 33, 21: 6

⁴¹ Francisco Nunes da Costa, O Desembargador e Inspector dos Reais Cortes. Cairú, setembro de 1785. APEB, maço 183:43.

⁴² O que observamos em Ilhéus, além “ambientalismo” presente nos discursos dos defensores da Carta Régia de 1797, foi a crescente especialização processual de um setor produtivo bastante específico na comarca de Ilhéus, a exploração de madeiras náuticas, que vinha se desenhando ao longo do período

colonial e encontrou amparo para seu avanço na crise do fim do século XVIII (internacional e internamente) e nas críticas ilustradas que dela decorrem, para seus ajustes políticos e administrativos. Assim pode-se concluir que os particulares se adiantaram no processo de especialização desse setor enquanto os funcionários régios apontavam criticamente as consequências das formas exploratórias que julgavam predatórias e dispendiosas, como também elencaram elementos positivos a serem copiados, possíveis pela acumulação de registradas experiências desde 1780. Tanto Arruda (2002, p. 220-221), assim como Freitas e Paraíso (2001, p. 41), chamam atenção para a característica de resistência da economia colonial aos investimentos em especializações. Cf. FREITAS, Antônio F. G.; PARAISO, Maria H. B. **Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a Princesa do Sul**. Ilhéus: Editus, 2001.

⁴³ PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888**. RJ, Zahar, 2002; PÁDUA, José Augusto. **A Profecia dos Desertos da Líbia: conservação da natureza e construção nacional no pensamento de José Bonifácio**. Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol. 15, nº 44, outubro/2000.

⁴⁴ Documentos Relativos ao Corte de Madeiras na Comarca de Ilhéus do Ouvidor Baltasar da Silva Lisboa. Queluz, Valença, 1791-1806. 70 fl. Ms 512 (47, doc. 8), BNJR.

⁴⁵ Os principais a tocarem nas questões relativas a administração das florestas do Sul baiano eram Manuel Ferreira da Câmara (memória premiada em 1789), José de Sá Bittencourt e Accioli (irmão de Ferreria da Câmara), Baltasar da Silva Lisboa (juiz conservador das matas em 1797), os três estudaram em Coimbra reformada; e Domingos Alves Branco Muniz Barreto (capitão do forte do Morro de São Paulo).

⁴⁶ Nunes propõe em carta de 1789 a reorganização dos serviços de transportes das madeiras para construção náutica, sugere um atalho para a entrada na Baía, por trás da ilha de Itaparica seguindo o Rio Jaguaripe, evitando turbulências e os prejuízos, denuncia a Armação Redonda das lanchas como gerador de prejuízos (e sugere imitar os empreiteiros particulares adotando lanchas de Armação Latina), assim como um proprietário de lanchas que estaria levando um avultoso lucro fruto do atraso do equipamento régio (Francisco Nunes da Costa, 1789, BNRJ, II, 33, 21: 6, fl. 6).