



DO SERTÃO À METRÓPOLE: OS CAMINHOS DA MADEIRA CARIOCA NO PERÍODO COLONIAL

Carolina Torres ¹
Veronica Maioli ²

RESUMO

O Rio de Janeiro, inserido no bioma Mata Atlântica, de inestimável importância ecológica e notório grau de ameaça, foi um dos principais portos de exportação de madeira durante o período colonial. O presente estudo visa identificar aspectos relevantes do transporte de madeira realizado no atual estado do Rio de Janeiro durante o período colonial brasileiro seguindo o referencial teórico deixado por Dean e Miller para a história ambiental brasileira. Foram consultados 265 documentos históricos, dos quais 21 continham informações relevantes para o estudo. O transporte de madeiras era realizado por terra ou por rios navegáveis, com as madeiras já falquejadas. Os custos do transporte de madeira eram subsidiados por lavradores locais e a atividade constituía um serviço privado contratado pela Coroa. Foram informados alguns locais de cortes no Rio de Janeiro e rios associados em que se transportavam madeiras, além da utilização da mão de obra de indígenas e escravos para o transporte de madeiras por terra, bem como o uso de carros de boi. Lisboa foi o porto de destino mais indicado nos documentos consultados e as madeiras deveriam ser avaliadas *in loco*.

Palavras-chave: História Ambiental; Etnobotânica; Revisão Bibliográfica; Madeira Histórica; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

Rio de Janeiro, part of the Atlantic Forest biome, of inestimable ecological importance and notorious degree of threat, was one of the main ports for exporting timber during the colonial period. This study aims to identify relevant aspects of timber transport carried out in the current state of Rio de Janeiro during the Brazilian colonial period, following the theoretical framework left by Dean and Miller for Brazilian environmental history. 265 historical documents were consulted, of which 21 contained relevant information to the study. The transport of wood was carried out by land or by navigable rivers, with the wood already rough-hew. Timber transport costs were subsidized by local farmers and the activity was a private service contracted by the Crown. Some cutting sites in Rio de Janeiro and associated rivers where wood was transported were reported, in addition to the use of indigenous and slave labor to transport wood over land, as well as the use of ox carts. Lisbon was the most indicated port of destination in the documents consulted and the wood should be evaluated in locus.

Key words: Environmental History; Ethnobotany; Literature review; Historic Wood; Rio de Janeiro.

¹ Mestranda do Curso de Geografia e Meio Ambiente da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-Rio, tgomescarolina@gmail.com;

² Pesquisadora do Instituto Internacional para Sustentabilidade – IIS, v.maioli@iis-rio.org.



INTRODUÇÃO

A Mata Atlântica é um bioma que cobria cerca de 15% do Brasil, indo do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul (METZGER, 2009), e atualmente encontra-se com apenas cerca de 8 a 16% da sua cobertura original (SOS MATA ATLÂNTICA, 2010; RIBEIRO *et al.*, 2009). Apesar da extensa perda de habitat e do alto grau de fragmentação da vegetação nativa remanescente, o bioma é considerado um *hotspot* mundial devido à grande diversidade e quantidade de espécies endêmicas (MYERS *et al.*, 2000). O desmatamento da Mata Atlântica é histórico e pode ser diretamente relacionado com os diferentes ciclos de exploração econômica desenvolvidos ao longo da história (como cafeeicultura e açúcar) (METZGER, 2009) e, mais atualmente, com o processo de urbanização e a especulação imobiliária. Entretanto, ainda que o grau de ameaça do bioma seja notório, os atores e as modificações ocorridas durante o período colonial brasileiro (1500 - 1822) ainda não são totalmente conhecidos.

Ainda que a interação homem-ambiente no bioma se desenvolva desde a pré-história (SCHEEL-YBERT *et al.*, 2003), e este venha sendo moldado desde então pelas atividades humanas (OLIVEIRA & SILVA, 2011), a chegada dos europeus há cerca de 500 anos mudou radicalmente a forma com que a vegetação era utilizada e manejada pelas populações nativas, provocando consequências significativas na paisagem local (MAIOLI *et al.*, 2020). A vasta floresta Atlântica representou uma renovação do estoque de madeira para Portugal, que já havia desmatado suas florestas no início do século XII (MARQUES, 1944; MAIOLI 2014). Durante o período da expansão marítima, entre os séculos XV e XVII (HUTTER, 2005), a demanda para a produção de navios era intensa, e a madeira era a matéria-prima básica para sua construção. Assim, o período colonial marca o início de uma relação de exploração predatória do homem com o meio ambiente (MAIOLI, 2014) e a madeira se configura como a principal fonte econômica para os portugueses nos primeiros séculos do período (FILGUEIRAS & PEIXOTO, 2002).

Indispensável na vida cotidiana das cidades (construções, mobiliário, caixas, lenha etc), assim como para uso naval, “a madeira não era somente o aço e o alumínio, o plástico e a fibra de vidro, mas também o petróleo, o carvão e o gás dos humanos pré-industriais” (CABRAL, 2012:67), na sociedade da época a madeira estava presente do berço ao caixão (MILLER, 2000). Esta era uma matéria-prima tão importante para os portugueses que o



nome escolhido para a então colônia faz referência a uma espécie madeireira muito explorada nas primeiras décadas da ocupação, o pau-brasil (*Paubrasilia echinata* (Lam.) Gagnon, H.C.Lima & G.P. Lewis) (MAIOLI *et al.*, 2020).

O Rio de Janeiro foi um dos principais portos de exportação de madeira durante o período colonial (MILLER, 2000:86), o que indica a importância dessa atividade para o local na época. No entanto, há poucos trabalhos enfocando o processo envolvido no transporte das madeiras assim como os agentes envolvidos no transporte dos sertões do Rio de Janeiro até a metrópole portuguesa. Dessa forma, o estudo dos processos e dos atores envolvidos nessa atividade, durante período colonial, permite não apenas um maior entendimento sobre o uso dos recursos naturais da colônia pelos portugueses, mas também uma visão mais acurada sobre os processos de interiorização para os sertões da colônia, e do escoamento desses recursos para a metrópole portuguesa (Lisboa), contribuindo para o melhor entendimento das consequências deste uso no ambiente atual. Portanto, este trabalho visa identificar aspectos relevantes do transporte de madeira realizado no atual estado do Rio de Janeiro durante o período colonial brasileiro.

METODOLOGIA

Como a problemática ambiental compreende sistemas complexos que se baseiam nas diversas relações entre a sociedade e a natureza, faz-se necessário utilizar abordagens multidisciplinares para tentar entender os impactos resultantes destas interrelações (AZEVEDO, 2014). Nesse sentido, a junção dos conhecimentos e ferramentas metodológicas das áreas das ciências ambientais e das ciências sociais pode resultar em olhares e caminhos diferenciados para problemas antigos e já bastante debatidos dentro dessas duas grandes áreas de forma independente. Afinal, o homem é um animal que faz parte do meio ambiente e suas ações são produtoras e produto dos processos ecológicos (CABRAL, 2012).

Dessa forma, foi realizado um levantamento sistemático em arquivos históricos de documentos que continham informações sobre o transporte e outros aspectos relacionados à atividade madeireira durante o período colonial brasileiro (caminhos pelos quais as madeiras eram transportadas, mão de obra empregada, utilização de animais de carga, etc) com foco no que é atualmente o Estado do Rio de Janeiro. Os documentos foram consultados de forma presencial e virtual na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro



(BNRJ), no Rio de Janeiro, no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT) e Biblioteca Nacional de Portugal (BNP), em Lisboa.

A pesquisa documental foi realizada através da utilização de palavras-chave intercaladas por operadores booleanos. Os dados obtidos nos documentos consultados foram sistematizados em uma tabela Excel, e os documentos que não possuíam informações específicas sobre madeiras foram excluídos das análises. Por fim, as informações presentes nesses documentos foram classificadas de acordo com seu teor, sendo separadas em: Local de corte, transporte, métodos de extração, avaliação das madeiras, informação geral sobre construção naval, importação de madeira portuguesa e proibição de cortes.

REFERENCIAL TEÓRICO

O lançamento do livro de Rachel Carson em 1962, *Primavera Silenciosa*, inaugurou um debate inédito sobre o papel do homem na problemática ambiental e, conseqüentemente, na transformação da paisagem. Em relação aos ecossistemas brasileiros, e especificamente a paisagem da Mata Atlântica, Dean (1996) foi o primeiro autor a descrever minuciosamente as relações homem-ambiente desde os primeiros habitantes do bioma. Seu livro “A ferro e fogo: a história e devastação da mata atlântica brasileira” ao apresentar a transformação do ecossistema brasileiro a partir das relações entre homens e recursos naturais disponíveis influenciou o pensamento de toda uma geração de acadêmicos e inaugurou uma linha de pensamento e trabalho sobre a temática.

Miller (2000) em “Fruitless trees: Portuguese conservation and Brazil’s colonial timber” focou no processo de transformação da paisagem da Mata Atlântica brasileira sob a perspectiva da exploração madeireira realizada pelos colonizadores portugueses a partir de 1500, abordando suas possíveis causas e conseqüências posteriores. No livro, ele apresenta ideias bastantes inovadoras e controversas acerca do tema, algumas que inclusive vão de encontro a perspectivas lançadas por Dean (1996). Assim, sua obra acendeu ainda mais o interesse e o debate acerca da problemática ambiental relacionada ao uso da terra e recursos naturais da Mata Atlântica, principalmente nos primeiros séculos de ocupação portuguesa, o que desencadeou uma série de publicações de pesquisadores brasileiros sobre o tema.



Pádua (2002) em seu livro “Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)” se aprofunda em uma discussão já antes superficialmente abordada por Dean (1996) sobre o pensamento ambiental presente em uma classe política brasileira durante o período escravista. Apesar de a princípio parecer contraditória a ideia de ter havido intelectuais preocupados com a questão ambiental em um momento em que os ecossistemas brasileiros, especialmente a Mata Atlântica, passavam por grandes alterações, Pádua (2002) evidencia que toda a atenção depositada no meio ambiente era decorrente de uma lógica de progressismo econômico, essencialmente antropocêntrico e político.

Cabral (2004, 2007, 2008, 2012 e 2016) é outro autor brasileiro da atualidade que contribuiu e continua contribuindo para a incorporação de uma perspectiva histórica-ambiental. Muitas de suas publicações defendem a utilização de uma metodologia interdisciplinar para um melhor entendimento da paisagem atual da Mata Atlântica. Além disso, Cabral busca ampliar e aprofundar discussões levantadas anteriormente por autores como Miller (2000), o que dá uma dinâmica bastante interessante ao desenvolvimento do conhecimento científico sobre a história ambiental e transformação da paisagem brasileira, especialmente pela perspectiva da exploração madeireira. Em seu artigo “Árvores do rei, floresta do povo” (2016) Cabral dialoga diretamente com a narrativa criada por Miller (2000), discutindo o papel da legislação ambiental na exploração madeireira do Brasil e os possíveis motivos que explicariam o baixo retorno econômico da atividade.

Oliveira (2007) em seu artigo “Mata Atlântica, paleoterritórios e história ambiental” amplia ainda mais a discussão ao entender a ação humana como parte inerente dos processos bióticos e abióticos da regeneração florestal. A ideia de que a Mata Atlântica, tal qual a conhecemos, é o resultado de ações antrópicas, reforça a necessidade e importância de um olhar mais holístico nas pesquisas ambientais que entenda o homem como parte do ecossistema. Além disso, mais do que definir como os paleoterritórios são construídos, Oliveira se preocupa em tentar elencar as motivações que levam às atitudes tomadas pelas populações da Mata Atlântica. Partindo da premissa de que o ser humano já pode ser considerado um agente transformador do planeta, Oliveira e Solórzano (2014) afirmam que é cada vez mais difícil entender a natureza sem levar em consideração os processos sociais, da mesma forma que o entendimento dos fenômenos sociais é dificultado quando o ambiente natural não é considerado. Dessa forma, o autor considera



que a Mata Atlântica, tal como a conhecemos na atualidade pode ser interpretada como um documento histórico que evidencia e descreve os resultados das interações humanas com o ambiente (OLIVEIRA & ENGEMANN, 2011).

Da mesma forma, Solórzano *et al.* (2009) se preocupa em descrever e evidenciar a importância das relações humanas com o meio para a transformação da paisagem e as diferentes formas que essas interações podem ser abordadas. O autor enfatiza que através da interdisciplinaridade e um olhar holístico, estudos de ecologia histórica e história ambiental podem se somar aos esforços da geografia e biologia a fim de formar um panorama bem mais amplo nos estudos ambientais.

Ruiz *et al.* (2017) no artigo “Buscando la historia en los bosques: el papel de los macrovestigios y de la vegetación en la Mata Atlántica” defendem que a utilização da metodologia da história ambiental na análise dos ecossistemas, além de reconhecer o fator humano na alteração da paisagem, adiciona também a variável temporal. A ideia de que há macro vestígios resultantes de processos e acontecimentos nos paleoterritórios nos ambientes naturais atuais é bastante interessante e a utilização destes para a construção de uma história ambiental sobre a transformação das paisagens aumenta e diversifica ainda mais as metodologias que podem ser utilizadas nesse campo de estudo, assim como reforça a importância da utilização de um olhar mais amplo na análise das paisagens atuais.

Seguindo essa perspectiva holística e interdisciplinar, Maioli (2014) associa informações etnobotânicas, ecológicas e documentos históricos na análise da paisagem Atlântica pretérita, fazendo alusões à sua conservação atual. No artigo “Timber exploitation in colonial Brazil: a historical perspective of the Atlantic Forest” (MAIOLI *et al.*, 2020), as autoras apontam os inventários dos navios como as melhores fontes de informação acerca das madeiras brasileiras exportadas, bem como seus nomes populares. Esse trabalho é especialmente importante pois fornece uma lista de madeiras extraídas e exportadas e seus usos durante o período colonial, informações muito importantes para compor as paisagens pretéritas e formular conjecturas sobre as paisagens atuais

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Um total de 265 documentos foram consultados no levantamento sistemático, do qual a maior parte foi proveniente da Biblioteca Nacional do Rio de



Janeiro (63%) (Gráfico 1). Destes, apenas 21 continham informações relativas ao transporte, local de corte, métodos de extração de madeira, avaliação das madeiras, informação geral sobre construção naval, importação de madeira portuguesa e proibição de cortes. (Figura 1). As categorias foram abordadas por oito, oito, um, um, cinco, um e cinco documentos, respectivamente, sendo que metade dos documentos que se referiam a transporte também abordavam o local onde era realizado o corte das madeiras.

Gráfico 1 – Número de documentos consultados por Arquivo Histórico

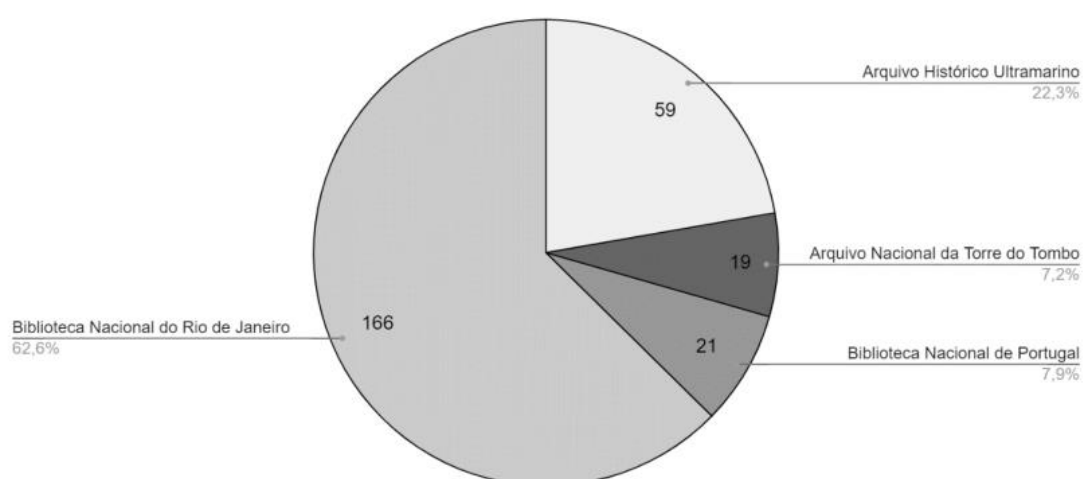
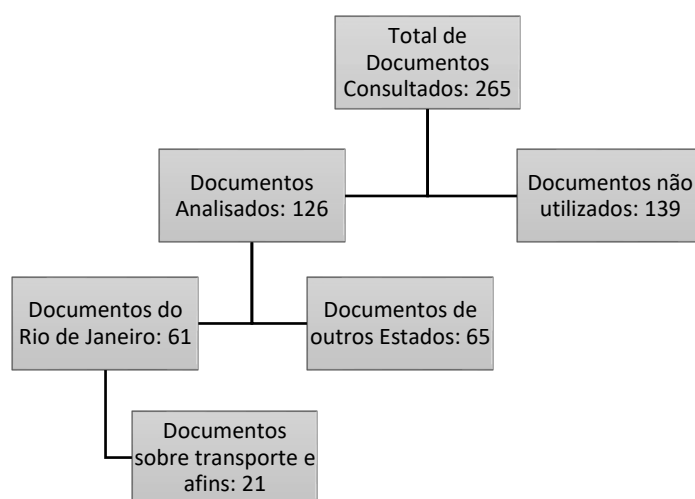


Figura 1 - Esquema contendo as quantidades de documentos encontrados e analisados em cada etapa da pesquisa.



De forma geral, o transporte das madeiras podia ser feito por terra ou pelos rios. No transporte por terra, as madeiras eram carregadas em carros de boi levados por pessoas escravizadas. Além disso, as madeiras eram transportadas já falquejadas (cortadas em



pranchões ou tábuas), ou seja, prontas para o uso, não tendo relatos do transporte de toras inteiras nos documentos analisados. Em um documento emitido pelo Conselho Ultramarino de Lisboa em 1797 (AHU_ACL_CU_017, Cx. 162\Doc. 12145) com informações sobre o corte de madeiras é possível entender que os trabalhos associados ao transporte da madeira eram realizados por “índios e pretos” e, mesmo esse processo realizado pela Fazenda Real, os lavradores locais deveriam arcar com os custos cedendo carros de bois e pessoas escravizadas, informação corroborada por Cabral (2004).

Quando o local de corte era próximo a algum rio navegável, as madeiras eram carregadas em diferentes embarcações, como bergantins, ou amarradas em canoas. Cinco documentos informaram rios associados aos locais de extração de madeira (Rio Macacu, Rio Guapiaçu, Rio Carioca, Rio das Caixas, Rio Mutuapina, Rio Grande, Rio Sapucay, Rio das Mortes e Rio Taquary), sendo o Rio Macacu o de maior destaque. Também foi possível obter partes de percursos do transporte de madeira até o Porto do Rio de Janeiro. Nas “Cartas sobre a construção de um Bergantim”, enviadas ao príncipe regente em 1800 (BNRJ, Manuscritos-07,04,1955), o autor informa que as madeiras cortadas nas matas de Macacu eram transportadas pelo rio das Caixas, que deságua no rio Macacu, que então eram transportadas em canoas até o rio Guapiaçu, onde eram transferidas para barcos e transportadas até o porto do Rio de Janeiro. Outros percursos utilizados no transporte de madeiras podem ser observados nas figuras 2, 3 e 4. Além disso, o documento também informa que algumas madeiras, como a peroba, eram transportadas pela estrada que seguia o curso do rio Mutuapina, um atalho que se encontrava dentro da propriedade dos herdeiros de Manoel Gomes da Silva. Amantino e Cardoso (2013) também indicam que o rio Macacu e seu principal afluente, o rio Guapiaçu, tinham um papel importante no processo de interiorização em direção aos sertões do Rio de Janeiro.

O transporte das madeiras da Posse, por sua vez, foi apresentado como tendo duas possíveis rotas: uma pelos rios e outra pela terra, utilizando carros de boi. Cabral (2007) indica que o transporte das madeiras da Posse era mais facilmente realizado pelos rios enquanto o transporte das matas de Itaboraí, região vizinha, era mais facilmente realizado por terra. Além disso, o autor ainda demonstra que os administradores dos cortes reais podiam pedir carros de bois para fazendeiros locais para que fosse realizado o transporte das madeiras extraídas. Essa informação é confirmada pelo livro “Memória sobre os cortes de madeiras na capitania do Rio de Janeiro” (BNRJ, Manuscritos- I-11,1,19). O



transporte fluvial não devia ser tão diferente, estruturalmente falando, do transporte das madeiras realizado por terra, uma vez que os portos fluviais pelos quais as madeiras deveriam passar eram privados, em função das sesmarias. Assim, há a indicação de que o transporte fluvial das madeiras no Rio de Janeiro configurava mais um serviço privado, contratado pela Coroa, que intermediava o corte das madeiras e a sua comercialização (CABRAL, 2007).

Figura 2 – Rota de transporte descrita nas Cartas sobre a Construção de um Bergantim em 1800, (BNRJ - Manuscritos 07,04,1955)

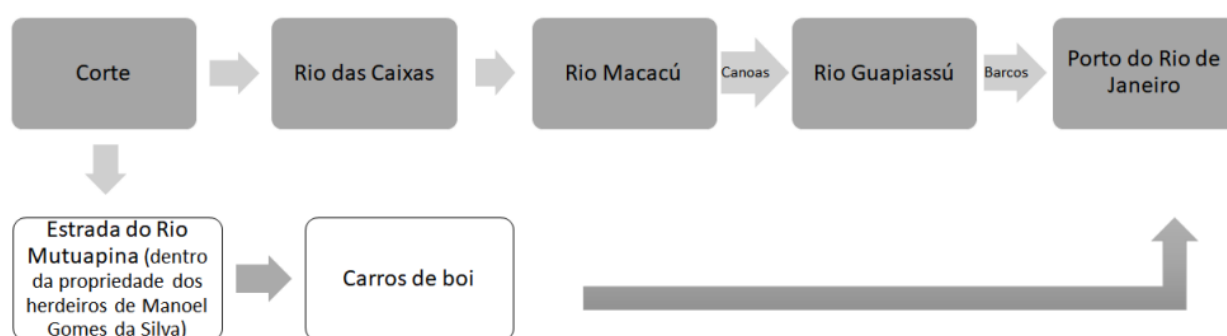


Figura 3 – Rota descrita no Ofício do chefe de esquadra e intendente da marinha, José Caetano de Lima ao [secretário e estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho (AHU_ACL_CU_017, Cx. 187\Doc. 13535).

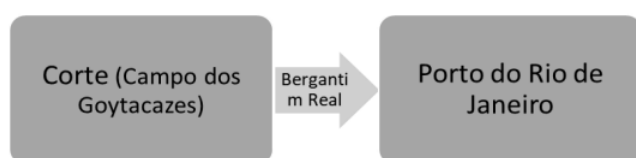
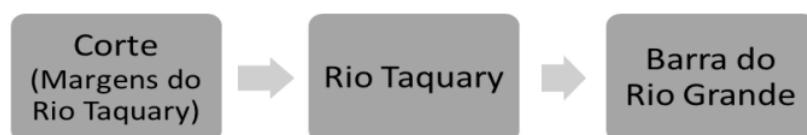


Figura 4 – Rota descrita no Ofício de D. Antônio Álvares da Cunha a Francisco Xavier de Mendonça Furtado sobre a remessa para Lisboa de amostras de madeiras dos pinheiros de Viamão (AHU_ACL_CU_017, Cx. 72\Doc. 6614)



Os portos de destino das madeiras exportadas relatadas nos documentos consultados foram: África (Angola, Benguela), Brasil (Bahia e Rio Grande), Portugal (Faial, Porto e Lisboa), Uruguai (Nova Colônia do Sacramento), Vianna e Figueira. Especificamente para Portugal, alguns documentos detalharam os locais de destino:



Almoxarifado dos Armazéns do Reino, Armazém da Fazenda Real, Arsenal da Corte, Arsenal Real de Lisboa, Casa da Índia, Paço Real de S. Majestade e Ribeira das Naus (todos localizados em Lisboa). Além disso, três documentos não indicam o porto ao qual as madeiras exportadas se destinavam. Lisboa foi o porto de destino mais citado pelos documentos (78,9%), muito provavelmente por ser a capital do governo português e abrigar a casa da Índia, a Ribeira das Naus, o Arsenal Real e outras instituições vinculadas à Coroa portuguesa cuja função estava associada à administração, fiscalização e organização dos produtos vindos das colônias. Além disso, a maioria dos documentos encontrados e analisados eram relatórios de exportação de navios, evidenciando o caráter econômico e comercial da relação dos portugueses com as madeiras brasileiras.

Os principais locais de corte indicados nos documentos analisados foram as matas da Posse, Macacú, Papocaya (ou Colégio), Campos dos Goytacazes, Macaé, Cabo Frio e Cantagalo. O documento “Memória sobre os cortes de madeira na capitania do Rio de Janeiro” (BNRJ - Manuscritos I-11,1,19) indica que os trabalhadores enviados para os cortes eram: um oficial de cortes, um ou dois oficiais inferiores, normalmente soldados falquejadores, e serradores. O documento indica ainda que as madeiras eram avaliadas in loco, o que significa que trabalhadores de campo precisavam definir a qualidade e o preço da madeira por peso cúbico, e há informação de que as pessoas que conheciam os nomes e as utilidades das madeiras eram aquelas que participavam de diferentes obras de construção (AHU_ACL_CU_017, Cx. 85\Doc. 7543).

De acordo com Cabral (2004), a exploração madeireira realizada no Rio de Janeiro durante o período colonial era seletiva, possuía caráter migratório e temporário e geralmente estava associada à expansão da fronteira agrícola, de forma que as madeiras de alto valor comercial eram extraídas, bem como as madeiras resultantes da “limpeza” do terreno, que era realizado através das queimadas. Dean (1995:151) indica que, apesar de haver oficiais designados pela Coroa para supervisionar e controlar os cortes, principalmente das madeiras de lei, na verdade as decisões sobre os locais e a época em que se realizariam os cortes eram decididos por um pequeno grupo de madeireiros, serradores e tropeiros.

Poucos documentos históricos analisados retratam os trabalhadores envolvidos nas atividades madeireiras do Brasil colônia, e indicam que a mão de obra de índigenas e escravos negros era utilizada, pelo menos no transporte da madeira extraída (AHU_ACL_CU_017, Cx. 162\Doc. 12145). Em relação a isso, Cabral (2004) demonstra



que os pequenos produtores rurais do Rio de Janeiro eram os agentes envolvidos na realização dos cortes de madeira durante o período colonial, os quais vivenciavam condições precárias de subsistência que geravam a necessidade de realização de outras atividades, nesse caso, a atividade madeireira. Segundo o autor, a unidade básica da atividade era chamada de feitoria ou corte real, um modelo no qual a Coroa legitimava a dominação da atividade de extração pelas elites locais em troca de lucros e recrutas.

As feitorias eram compostas pelos inspetores dos cortes e, a partir de 1779, dos juízes conservadores, que tinham a função de supervisionar e organizar toda a cadeia produtiva da indústria madeireira da época. Era a Coroa quem determinava os inspetores e juízes conservadores que trabalhariam em cada feitoria. Drummond (1997:103-104), por outro lado, relata que trabalhadores livres, geralmente associados de alguma forma à família patriarcal do fazendeiro, eram os envolvidos em processos de desmatamento nas terras em que seriam plantadas as monoculturas, pois os negros escravizados eram caros e, assim, importantes demais para serem enviados para realizar essa tarefa perigosa que poderia resultar em acidentes que os deixassem feridos ou até mesmo mortos, por picadas de insetos e cobras, galhos de árvores tombados e fogos descontrolados.

Com relação aos agentes envolvidos na avaliação das madeiras, ou seja, na determinação dos valores comerciais, um documento de 1768 relata que "Não achando boa formalidade de examinar e avaliar as madeiras, que vão daqui para a Ribeira das Naus dessa Corte, determinei com o parecer de João Cortos que daqui em diante antes de se carregarem as madeiras, fossem examinados por dois carpinteiros, e como se costuma pagar por pêr cúbicos, que o Capitão da Artilharia Eusébio Antônio lhe fizesse a conta pelas verdadeiras regras da arte" (AHU_ACL_CU_017, Cx. 85\Doc. 7543). Assim, fica claro que a forma de avaliação das madeiras era confusa e não muito bem definida, o que pode ter contribuído para a subnotificação e falta de registros da extração madeireira, favorecendo assim o contrabando.

Essa confusão aparentemente não estava relacionada apenas ao questionamento da melhor forma de avaliação do valor das madeiras, mas também às melhores formas de utilizá-las, o que estava relacionado com o desconhecimento das espécies vegetais da Mata Atlântica pelos portugueses. Essa ignorância contribuiu para a degradação, escassez ou desaparecimento de algumas espécies em regiões próximas à cidade e/ou rios navegáveis, o que levou à proibição dos cortes de algumas madeiras por parte do governo português, especialmente as madeiras utilizadas para a construção de navios de guerra



(AHU_ACL_CU_017, Cx. 124\Doc. 10004; AHU_ACL_CU_017, Cx. 28\Doc. 2970). Esse desconhecimento, aliado à má utilização dos recursos madeireiros florestais (maior parte da biomassa florestal era transformada em cinza para adubar solos que seriam utilizados na agricultura) foi o que gerou a necessidade de importar madeira para uma região que foi colonizada justamente por sua abundância madeireira (DEAN, 1995:91).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A maior parte dos documentos encontrados se referia a locais de corte e formas de transportar as madeiras até o porto do Rio de Janeiro, o que evidencia a preocupação dos portugueses com a otimização da atividade de extrativismo madeireiro e a exportação dessas madeiras a fim de aumentar seus lucros. Além disso, os documentos indicam Lisboa, capital portuguesa que abrigava a maior parte das instituições responsáveis por controlar as importações, como o porto de maior destino das madeiras extraídas, reafirmando a relação exploratória e monopolista existente entre a metrópole e a colônia.

Ademais, entende-se que a exploração madeireira contribuiu para os processos de descobrimento e colonização dos sertões do Rio de Janeiro, uma vez que este estava relacionado ao processo de “limpeza” de terrenos posteriormente destinados à agricultura. Dessa forma, a preocupação com os melhores trajetos de transporte da madeira extraída pode ser relacionado também com as melhores formas de acesso aos sertões e a melhor realização dos processos de interiorização. Entretanto, o fato de ainda em 1768 os agentes oficiais da metrópole não saberem ao certo a melhor forma de avaliar o valor das madeiras extraídas revela um grande desconhecimento da região e seus recursos naturais.

Ainda que atualmente a Mata Atlântica seja alvo de diversos programas de pesquisa, pouco se sabe sobre seus processos históricos e os agentes que os realizaram, especialmente no que diz respeito ao recorte temporal do período colonial brasileiro. Desse modo, destaca-se a importância da realização de mais pesquisas acerca do tema dada a dificuldade da análise de documentos que abordam o assunto, uma vez que as fontes são dispersas e confusas. Compreender a utilização passada dos recursos naturais, bem como as dinâmicas sociais envolvidas é de extrema importância para um entendimento maior da floresta atual, pois isso revela os processos de formação dos padrões que são observados hoje tanto no âmbito florestal quanto no âmbito social.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMANTINO, M. & CARDOSO, V.M. A fazenda jesuítica da Papucaia, Rio de Janeiro, século XVIII. **Antiguos Jesuítas em Iberoamérica**, V.1, N.1, P.43-66, 2013.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. Requerimento do senhorio do navio São Patrício, Antônio Marques Gomes, ao rei [D. João V], solicitando provisão para comprar 80 dúzias de tabuado de tapinhoã no Rio de Janeiro, a fim de forrar o dito navio e mais outro que está construindo na Bahia, visto os impedimentos que são postos na venda da dita madeira. Rio de Janeiro, 1736. AHU_ACL_CU_017, Cx. 28\Doc. 2970.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. **Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil] conde de Ajambuja [D. Antônio Rolim de Moura Tavares] ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando as dúvidas ocorridas durante o exame e avaliação das madeiras enviadas para a Ribeira das Naus em Lisboa, motivo pelo qual determinou junto com [o escrivão da Junta da Fazenda Real] João Carlos [Correia Lemos] a aplicação de um novo método, devendo ser examinadas por dois carpinteiros com a orientação do capitão da Artilharia Eusébio Antônio e na presença de um dos escrituários da Contadoria-Geral para tomar nota do registro do termo da referida diligência; remetendo a relação das madeiras e respectivas marcas com destino a Ribeira das Naus. Rio de Janeiro, 1768. AHU_ACL_CU_017, Cx. 85\Doc. 7543.**

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. **Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil], conde da Cunha, [D. Antônio Álvares da Cunha], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a remessa para Lisboa de amostras de madeiras dos pinheiros de Viamão, para a avaliação da sua qualidade e seu emprego na construção de navios na Ribeira das Naus, remetendo ofício do governador e capitão-general do Rio Grande de São Pedro, coronel José Custódio de Sá e Faria, acerca dos cortes de pinheiros na reguão do Rio Taquarí, descrevendo as características das amostras obtidas em terrenos secos e úmidos, sugerindo que as toras fossem curadas com fogo, alcatroadas e conduzidas por água até a barra do Rio Grande. Rio de Janeiro, 1764. AHU_ACL_CU_017, Cx. 72\Doc. 6614.**



ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil], Luís de Vasconcelos e Sousa, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, informando a prática entre os naturais da capitania de queimar exaustivamente de todas as madeiras que não se encontram resguardadas e destinadas aos Arsenais do Reino, o que constituía um atentado às riquezas naturais daquela capitania, mencionando a necessidade de se ter um regimento contra tal prática; remetendo 101 caixões contendo amostras de várias espécies de madeiras originárias do Rio de Janeiro, como jacarandá, tapinhoã e peroba entre outras, recolhidas, inventariadas e examinadas pelos Terços das Companhias de guarnição dos distritos dependentes, para serem analisadas nos armazéns da Corte. Rio de Janeiro, 1784. AHU_ACL_CU_017, Cx. 124\Doc. 10004.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. Informação sobre o transporte de madeira nas regiões de Macaé, Cabo Frio, Cantagalo, cabeceiras de Macacú e Guapi, informando a necessidade de ordens ao vice-rei do Estado do Brasil, [conde Resende, D. José Luís de Castro] para que os capitães-mores dêem todo o apoio; e que se paguem as despesas que se fizeram com os índios e negros no manejo do trabalho. Rio de Janeiro, 1797. AHU_ACL_CU_017, Cx. 162\Doc. 12145.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. Ofício do chefe de esquadra e intendente da marinha, José Caetano de Lima ao [secretário e estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre ter sido notificado das ordens passadas ao vice-rei [do Estado do Brasil, conde de Resende, D. José Luís de Castro] para destacar um negociante para pagar as férias dos operários responsáveis pelo corte da madeira, sendo nomeado o capitão-mor João Marcos Vieira, pagando-se-lhe pela Fazenda Real o que mostrar ter gasto neste exercício; e a aprovação do seu requerimento em que pediu a construção de um bergantim a fim de conduzir madeiras dos Campos dos Goytacazes para o Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1800. AHU_ACL_CU_017, Cx. 187\Doc. 13535.

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. Cartas sobre a construção de um Bergantim em 1800. Rio de Janeiro, 1800. Manuscritos 07,04,1955.

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO. Memória sobre os cortes das madeiras na capitania do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1800. Manuscritos I-11,1,19.



CABRAL, D.C. Produtores rurais e indústria madeireira no Rio de Janeiro do final do século XVIII: Evidências empíricas para a região do Vale do Macacu. **Ambiente & Sociedade**, V.7, N.2, P.125-144, 2004.

CABRAL, D.C. Entre o machado e o tição: agricultura tropical extensiva e exploração madeireira no Rio de Janeiro colonial tardio. **Revista História & Perspectiva**, v.1, n.3637. 2007.

CABRAL, D.C. Floresta, política e trabalho: a exploração das madeiras-de-lei no Recôncavo da Guanabara (1760-1820). **Revista Brasileira de História**, v.28, n.55, p.217-241. 2008.

CABRAL, D.C. **O ‘Bosque de madeiras’ e outras histórias: A Mata Atlântica no Brasil Colonial (séculos XVIII e XIX)**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. p.67. 2012.

CABRAL, D.C. & CESCO, S. Árvores do rei, floresta do povo: a instituição das ‘madeiras-de-lei’ no Rio de Janeiro e na Ilha de Santa Catarina (Brasil) no final do período colonial. **Luso-Brazilian Review**, v.44, n.2, p.50-85. 2016.

CARSON, R. Primavera Silenciosa. 1ª Ed. Digital. **São Paulo: Editora Gaia**, 1962.

DEAN, W. **A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira**. 1ª Ed. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

DRUMMOND, J.A. **Devastação e preservação ambiental no Rio de Janeiro**. 1ª Ed. Niterói: EdUFF, 1997.

FILGUEIRAS, T.F. & PEIXOTO, A.L. Flora e vegetação do Brasil na carta de Caminha. **Acta botânica brasileira**, v.16, n.3, p.263-272. 2002.

FUNDAÇÃO SOS MATA ATLÂNTICA & INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISA ESPACIAL. Atlas dos remanescentes florestais da Mata Atlântica período 2018-2019. **Relatório técnico**, 2019.

HUTTER, L.M. O emprego da madeira e outras matérias-primas do Brasil na construção naval. **Revista Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica**. v.26, n.2, p.15-51. 2005.



MAIOLI, V. **Uso de madeiras da Mata Atlântica em construções históricas no Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

MAIOLI, V.; BELHARTE, S.; KROPF, M.S.; CALLADO, C.H. Timber exploitation in colonial Brazil: a historical perspective of the Atlantic Forest. **História Ambiental, Latinoamericana y Caribeña**, V.10, N.2, P.46-73, 2020.

MARQUES, J.M.S.DA. **Descobrimientos Portugueses**. Lisboa, v.1, p.7. 1944.

METZGER, Jean Paul. Conservation issues in the Brazilian Atlantic forest. **Biological Conservation**, v.142, n.6, p.1138-1140. 2009.

MILLER, S.W. **Fruitless trees: portuguese conservation and Brazil's colonial timber**. Stanford University Press: Standfort California, 2000.

MYERS, N.; MITTERMEIER, R.; MITTEERNEIER, C.G.; FONSECA, G.A.B. & KENT, J. Biodiversity hotspots for conservation priorities. **Nature**, v.403, n.7326, p.895. 2000.

OLIVEIRA, R.R. Mata Atlântica, paleoterritórios e história ambiental. **Ambiente & Sociedade**, V.10, N.2, P.11-23, 2007.

OLIVEIRA, R.R. & ENGEMANN, C. História da paisagem e paisagem sem história: a presença humana na Floresta Atlântica do Sudeste brasileiro. **Revista Esboços**, V.18, N.24, P.9-31, 2011.

OLIVEIRA, R.R.; SILVA, I.M.S. **História da paisagem e paisagens sem história: espécies exóticas e nativas manejadas na Mata Atlântica**. In: PEIXOTO ; SILVA (Eds.). Saberes e usos de plantas: legado de atividades humanas no Rio de Janeiro. Ed: PUC-RJ. 69-92p. 2011.

OLIVEIRA, R.R. & SOLÓRZANO, A. Três hipóteses ligadas à dimensão humana da biodiversidade da Mata Atlântica. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science**, v.3, n.2, p.80-95. 2014.

PÁDUA, J.A. **Um sopro de destruição: Pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.



RIBEIRO, C.M.; METZGER, J.P.; MARTENSEN, A.C.; PONZONI, F.J. e HIROTA, M.M. The Brazilian Atlantic Forest: How much is left, and how is the remaining forest distributed? Implications for conservation. **Biological Conservation**, v.142, n.6, p.1141-1153. 2009.

RUIZ, A.E.L.; OLIVEIRA, R.R.; SOLÓRZANO, A. Buscando la historia en los bosques: el papel de los macrovestigios y de la vegetación en la Mata Atlántica. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science**, v.6, n.1, p.163-182. 2017.

SCHEEL-YBERT, R.; EGGERS, S.; WESOLOWSKI, V.; PETRONILHO, C.C.; BOYADJIAN, C.H.; DEBLASIS, P.A.D.; BARBOSA-GUIMARÃES, M.; GASPARG, M.D. Novas perspectivas na reconstituição do modo de vida dos sambaqueiros: uma abordagem multidisciplinar. **Revista Arqueologia**, v.16, p.109-137. 2003.

SOS Mata Atlântica/INPE/ISA. Atlas dos remanescentes florestais da Mata Atlântica no período de 2008-2010: dados parciais dos estados avaliados até maio de 2010. **São Paulo: Fundação SOS Mata Atlântica e Instituto de Pesquisas Espaciais**. 2010.

SOLÓRZANO, A.; OLIVEIRA, R.R.; GUEDES-BRUNI, R.R. Geografia, história e ecologia: criando pontes para a interpretação da paisagem. **Ambiente & Sociedade**, v.12, n.1, p.49-66. 2009.