

O EXTRATIVISMO DA MADEIRA NO IMPÉRIO DO BRASIL (1822-1831)

Paulo Henrique Martinez¹

RESUMO

Estudo de significados econômicos e simbólicos da extração de madeiras para a construção naval da Marinha mercante e de guerra do Império do Brasil. Algumas referências da historiografia nacional e estrangeira permitem conhecer locais, procedimentos, materiais e técnicas utilizados nesta atividade, particularmente na segunda metade do século XVII e no início do século XIX. As fontes primárias examinadas são de caráter seriado e de natureza administrativa e jurídica, a Coleção de Leis do Império do Brasil e a Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil, referente ao período de 1822 a 1831, quando o Império brasileiro esteve sob a condução de D. Pedro I. Os dados reunidos pela pesquisa possibilitaram conhecer algumas práticas de extrativismo nas florestas tropicais durante a primeira década da vida nacional e aspectos econômicos deste processo.

Palavras-chave: História Ambiental. Império do Brasil. Mata Atlântica.

THE EXTRACTIVENESS OF MADEIRA IN THE EMPIRE OF BRAZIL (1822-1831)

ABSTRACT

Study of economic and symbolic meanings of logging for the naval construction of the merchant navy and war of the Empire of Brazil. Some references from national and foreign historiography allow us to know places, procedures, materials and techniques used in this activity, particularly in the second half of the 17th century and the beginning of the 19th century. The primary sources examined are of serial character and of administrative and legal nature, the Collection of Laws of the Empire of Brazil and the Collection of Decisions of the Government of the Empire of Brazil, referring to the period from 1822 to 1831, when the Brazilian Empire was under the leadership by D. Pedro I. The data gathered by the research made it possible to learn about some extractivism practices in tropical forests during the first decade of national life and economic aspects of this process.

Keywords: Environmental History. Empire of Brazil. Atlantic Forest.

Data de submissão: 28.07.2021

Data de aprovação: 03.12.2021

INTRODUÇÃO

No início do século XIX, as terras do continente americano, em geral, e as do nascente Império do Brasil, em particular, encontravam-se ainda densamente arborizadas. Na América do Sul, as mais extensas e ricas estavam na bacia amazônica, mas o seu aproveitamento econômico comercial não alcançara escala apreciável no comércio colonial. A vastidão, a exuberância e a diversidade das matas e espécies vegetais presentes no litoral atlântico, por sua vez, forneciam um acessível e inquietante contraste com as terras da Europa e com as de Portugal, secularmente desflorestadas.²

As madeiras para construção tornaram-se mais atrativas para a coroa portuguesa no fim do século XVIII, em atendimento ao espírito reformista das políticas inauguradas pelo Marquês de Pombal. O interesse pela educação e as ciências, particularmente a História Natural, tomara

¹ Doutor em História Social, Professor na Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Departamento de História da Universidade Estadual Paulista. E-mail: martinezph@uol.com.br.

² Cf. John Perlin. **História das florestas**. Trad. M. M. Bezerra. Rio de Janeiro: Imago, 1992.

impulso com a reforma da Universidade de Coimbra, em 1772, e a criação da Academia Real de Ciências de Lisboa, em 1779. A orientação racional das condutas políticas nas monarquias bafejadas pelas ideias da Ilustração, a expansão e o aprimoramento das investigações científicas, com fins utilitários e mercantis, ampliaram a curiosidade e a incorporação de novos produtos, em disponibilidade nos territórios coloniais da América, África e Ásia, ao mercado europeu.

Os estudos botânicos, por exemplo, visaram ao incremento de tratamentos medicinais, da agricultura e do extrativismo vegetal, particularmente, de espécies tropicais. Ocorreram inúmeras experiências de transplantação e de aclimação destas espécies em diferentes possessões e territórios do Império português, mediante a observação, descrição, classificação e beneficiamento de produtos naturais. Estas experiências e informações foram reproduzidas em desenhos, catálogos e coleções. Espécimes foram estudadas, reunidas e exibidas em museus e jardins botânicos, igualmente criados em Portugal neste contexto de reformas sob a inspiração de novos conhecimentos científicos e princípios filosóficos do Iluminismo. Tratava-se de recuperar economicamente o Reino e de fortalecer a sua posição no âmbito das relações internacionais na Europa e nos espaços coloniais.

O Brasil, desde logo, tornou-se foco privilegiado desta atenção com a elaboração de estudos e relatos sobre o potencial econômico da natureza em províncias como a Bahia, Ceará, Minas Gerais, Rio de Janeiro e, principalmente, a bacia Amazônica. Esta última foi percorrida pelo naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, entre 1783 e 1792. A sua expedição estava encarregada de conhecer a fauna, a flora e os minérios compor e enviar coleções, descrições e ilustrações da História Natural, além de identificar as oportunidades de sua incorporação às práticas agrícolas, medicinais, mercantis e manufatureiras em expansão, como a construção naval. Esta foi também a maior expedição científica realizada nos domínios portugueses. Desde 1796, quando o D. Rodrigo de Souza Coutinho ocupou a Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, seguindo preceitos do pensamento de fisiocratas franceses, a terra e a natureza do mundo colonial tornavam-se a base de sustentação do comércio, da indústria e da arrecadação de tributos em Portugal³.

A reconstrução da marinha e a reconstrução da cidade de Lisboa, arruinada por um terremoto em 1756. Caio Prado Júnior informa que em Carta Régia de 13 de março de 1797 foram reservadas ao uso da coroa as matas da costa e das margens dos rios e os “corte reais” na comarca de Ilhéus, na Bahia, e em Alagoas e Paraíba. Aos conservadores de matas caberia tanto exercer o controle dos serviços de corte e quanto impedir a destruição das matas, como a retirada de árvores, comercialização, queimadas e derrubadas, e demais iniciativas de extração e aproveitamento que não aquelas ligadas aos fins e necessidades da coroa, como desmancho, reparos e construção de embarcações. Segundo o historiador paulista, embora na Bahia funcionasse um estaleiro real, a construção naval nunca alcançou importância significativa, estando dedicada, sobretudo, à navegação costeira.⁴

Evaldo Cabral de Mello parece ratificar tal percepção em esclarecedoras informações sobre a construção naval no mesmo período e que permitem conhecer as práticas e os materiais então empregados nesta atividade extrativa e na disseminação da barcaça no litoral nordestino. Diz ele:

A proximidade de matas ricas em madeiras nobres e a possibilidade de transportá-las por via fluvial tornaram a antiga comarca pernambucana o centro natural de fabricação de pequenos barcos, escavando-se ali no século XVIII canoas não de pau-carga ou amarelo, como em Pernambuco, mas de vinhático, madeira reservada ao mobiliário da gente de prol. Ao invés de canoas monóxilas ou das jangadas, a barcaça exigia uma variedade de madeirame, como o angelim-amargoso e o amarelo ou a

³ Cf. Maria Elice B. Prestes. **A investigação da natureza no Brasil colônia**. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2000.

⁴ Caio Prado Júnior. **Formação do Brasil contemporâneo**. 11ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1971, p. 216-217.

*maçaranduba para mastreação; a oiticica, o pau-carga, o cedro, o vinhático, a peroba para tabuados; a sucupira para cavernas ou vãos; o barabu e a batinga para cavilhas; o jenipapo, a oiticica, o pau d'arco para liames; o louro-de-cheiro verdadeiro para forro. Onde obter tal variedade a preços razoáveis senão nas cercanias da faixa de matas que se estendia do sul de Pernambuco a Alagoas? Daí a possibilidade de que a barçaça tenha sido concebida e originalmente executada no litoral alagoano, de onde se irradiou para o norte.*⁵

Nas pesquisas de José Roberto do Amaral Lapa há um estudo pormenorizado sobre a construção naval na Bahia, na segunda metade do século XVII, precisamente, o que ele denominou a história de “um navio de longo curso”, destinado à carreira das Índias.⁶ Trata-se da nau Nossa Senhora da Caridade, São Francisco de Paula e Santo Antônio, lançado ao mar em 1757, dois anos após o início de sua construção. Ao contrário de Caio Prado Júnior, Lapa destaca a intensa atividade do estaleiro no qual o navio foi construído: “um dos mais movimentados da colônia, isto é, a *ribeira das naus* do Salvador, Bahia, a primeira que se construiu no Brasil e onde não poucas embarcações de longo curso foram feitas naquele período, particularmente no século XVIII” (grifos no original).⁷

Quanto aos materiais utilizados na obra, Lapa comenta as recomendações régias ao Vice-Rei da Bahia, para que fosse observada atentamente a escolha de madeiras, a fim de evitar aquelas mais leves, dado também “serem mais porosas e se deteriorarem mais facilmente”.⁸ A sucupira foi a principal madeira empregada (375 paus), destinada aos arcos, braços, aposturas e cavernas da nau. Entre as dificuldades de suprimento de madeiras, o autor aponta as distâncias das matas das quais eram extraídas, em Alagoas, medidas erradas nos cortes, a demora nas comunicações quanto ao início e suspensão de cortes e a deterioração dos caminhos em épocas de chuvas, o esgotamento das “matas reais” e a dependência de fornecimento por parte de particulares.⁹ Além de madeiras, o estaleiro naval demandava diversos materiais de origem vegetal – resinas, tecidos grosseiros e reforçados para o vestuário de escravos e a confecção velas, e fibras para cabos e cordas, como a embira, cairo (fibra do coco), linho e piaçaba¹⁰. Em 1788, a nau foi vendida para ser desmanchada, após 31 anos de vida útil em viagens interoceânicas por quatro continentes, entre a Bahia, Angola, Goa e Portugal.

A organização geopolítica dos impérios europeus no período pós-napoleônico moveu-se pela acirrada rivalidade em busca de assegurar domínios territoriais, incrementar as relações econômicas internacionais e exercer a missão civilizadora de expandir e propagar as ciências, a cultura, as artes, as novas técnicas e a religião cristã em todas as partes do mundo. A constituição do Reino Unido de Portugal Brasil e Algarves, em 1815, procurou acompanhar os passos e os rumos do erguimento dessa nova ordem política e composição cultural da imaginação romântica, ditados pela Santa Aliança e a restauração de casas dinásticas na Europa.¹¹

Na opinião do historiador norte-americano Warren Dean, em 1822, a separação do Brasil do Reino Unido representou a autonomia na definição de trocas materiais e intelectuais com o restante o mundo. No tocante à Mata Atlântica, o fato implicou também no abandono dos estudos, das ideias e propostas de racionalidade na exploração e conservação dos solos e

⁵ Evaldo Cabral de Mello. **Um imenso Portugal**: história e historiografia. São Paulo: Editora 34, 2002, p. 215.

⁶ José Roberto do Amaral Lapa. **Economia colonial**. São Paulo: Perspectiva, 1973, p. 231-278.

⁷ *Op. cit.*, p. 233.

⁸ *Op. cit.*, p. 247.

⁹ *Op. cit.*, p. 250-253.

¹⁰ *Op. cit.*, p. 259-260.

¹¹ Nicolau Sevckenko. O paraíso revelado pela ciência ou o Dr. Langsdorff e o descobrimento russo do Brasil. In BECHER, Hans. **O Barão Georg Heinrich von Langsdorff**: pesquisas de um cientista alemão no século XIX. São Paulo: Diá; Brasília: UnB, 1990, p. 134.

produtos florestais, na intensificação do ritmo e ampliação da abrangência espacial das atividades econômicas nas áreas desta cobertura vegetal.¹²

A conduta do Estado imperial brasileiro no tocante às práticas, áreas e produtos do extrativismo vegetal, ao longo do Primeiro Reinado, destacou-se pelas atenções que dedicou à exploração econômica das madeiras de construção, particularmente a naval, de caráter mercantil e de guerra. Esta ação estatal foi apreendida aqui pelo estudo dos atos normativos e administrativos expedidos pelos poderes Executivo e Legislativo. São decretos, cartas-régias, resoluções, decisões de governo, entre outros, reunidos na Coleção de Leis do Brasil¹³. Um conjunto de dezoito documentos compõe a base a partir da qual buscou-se conhecer o extrativismo de madeiras no Império do Brasil no período em que reinou o primeiro imperador.

Os atos governamentais referentes à extração de madeiras e de outros recursos vegetais, como as folhas de quina, apresentaram distribuição regular ao longo da década de 1820, adquirindo maior expressão numérica em 1829 e 1830. A incidência espacial desses mesmos atos distribuiu-se por seis províncias do Império do Brasil, quais sejam: Maranhão, Alagoas, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. Excetuando o Maranhão, que possuía áreas florestadas em sua franja costeira, um prolongamento espacial da matas da região amazônica, as demais províncias abrigaram, originalmente, a hoje denominada Mata Atlântica. Outros dois atos foram destinados ao conjunto do Império e outros três não contêm especificação espacial, mas permitem entrever que estavam destinados à área da Corte, no Rio de Janeiro.

O principal aspecto abordado pelo governo imperial esteve voltado para a organização dos cortes de madeiras, respondendo pela metade das medidas adotadas. Em segundo lugar, a construção naval, seguida pelas rotinas administrativas e os conflitos entre autoridades e esferas regionais de governo. Dada a sua preponderância, no conjunto da documentação abordarei aqui aquele primeiro aspecto, tomando em consideração as características do domínio de natureza no frontão atlântico, as pressões sobre áreas florestadas na costa brasileira, os impactos ambientais e sociais deles resultantes, as ações do Estado e, a partir de então, o alcance das transformações observadas.

1 O QUADRO PAISAGÍSTICO E ECOLÓGICO

No percurso de sua viagem a bordo do *Beagle*, Charles Darwin aportou no Brasil em fevereiro de 1832. O relato elaborado por esse naturalista, em seu Diário, contém passagens emblemáticas e que permitem pensar o lugar do extrativismo vegetal no Brasil da primeira metade do século XIX. Em que pese a extensão do trecho abaixo, convém destacá-lo com a finalidade de apreender um máximo de elementos, com os quais passamos a refletir sobre o objeto de estudo aqui delimitado. Em julho, durante a sua estada no Rio de Janeiro, Darwin visitou o navio *Warspite*, de bandeira britânica, que se encontrava no porto da cidade, registrando depois os seus sentimentos:

Assisti ao serviço divino a bordo do Warspite. A cerimônia foi imponente, especialmente os trechos preliminares tais que o 'Deus salve o rei', quando 650 homens tiraram seus chapéus. Ver, entre estrangeiros, a força e o poder de nossa própria nação gera uma sensação de exaltação que não sentimos em casa. Este navio

¹² Warren Dean. **A ferro e fogo: a história e a devastação da mata atlântica brasileira**. Trad. C. K. Moreira, São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 159. Ver ainda José Augusto Pádua. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

¹³ **Coleção das Leis do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Sobre as potencialidades e o método de trabalho com essa fonte de documentos oficiais, remeto ao meu artigo "O Ministério dos Andradas (1822-1823)", publicado em **Brasil: formação do Estado e da Nação**. São Paulo: Hucitec/Fapesp; Ijuí: Unijuí, 2003 (Organização de István Jancsó).

*estaria exatamente neste mesmo estado se fosse lutar uma nova batalha de Trafalgar. Ele é, em seu todo e em suas partes, um **belíssimo** aparato. Pode-se estranhar o **orgulho** do capitão, quando ele sabe que tudo e todos se dobram a sua vontade; quando, de pé no tombadilho, em meio a uma tripulação como esta, pode ser imaginada situação mais **altiva**? Depois da ordem do dia (...) os oficiais comandantes fazem a inspeção de todo o navio. Eu os acompanhei e, assim, vi bem os depósitos &c. Aqueles que nunca os viram não formarão qualquer noção justa de sua **limpeza** e de sua extrema **organização**. (...) Antes de retornar ao Beagle, vi carregarem as redes dos cordames: diz-se que tal movimentação dos homens surpreendeu Napoleão mais do que qualquer outra coisa em um navio inglês (grifos meus)¹⁴.*

As palavras do naturalista atestam a imponência, a força e o poder, a beleza, o orgulho, a altivez, a limpeza e a organização de um “navio inglês”. O expressivo símbolo de uma potência militar e econômica, em uma era em que o poder naval se constituía em condição indispensável para participar das oportunidades do comércio mundial e assegurar uma posição na economia capitalista em expansão¹⁵. O *Warspite* era um navio de guerra, dotado de setenta e quatro canhões e seu próprio nome traduzia o seu poder de ingerência em um eventual conflito armado. Foi nele, ainda, que D. Pedro I encontrou abrigo, enquanto preparava a sua partida após abdicar do trono, pouco mais de um ano antes da visita de Charles Darwin.

Não foi apenas a pujança marítima de sua coroa que encantou o visitante britânico. Em um olhar invertido, agora de mar para a terra, em seu primeiro contato visual com a costa brasileira, Darwin registrou, em fevereiro daquele ano:

*Vimos uma bela porção dela. Toda a linha é consideravelmente baixa e irregular e, graças à **profusão de madeira e de folhagem**, de uma cor verde brilhante (grifos meus)¹⁶.*

O quadro paisagístico e ecológico que Darwin vislumbrou do *Beagle* corresponde ao chamado “domínio tropical atlântico”, um “contínuo norte-sul das matas atlânticas” e que abrangia, no início da colonização portuguesa na América, cerca de um milhão de quilômetros quadrados, distribuídos perpendicularmente do sudeste dos atuais estados do Rio Grande do Norte até o sudoeste de Santa Catarina. Segundo Aziz Ab’Sáber, este é o “segundo grande complexo de florestas tropicais biodiversas” existente no País, correspondendo a um quarto da área do maior deles, a Amazônia¹⁷. De acordo com este geógrafo, estas “florestas tropicais iniciavam-se em um longo corredor norte-sul, de largura aproximada entre 40 e 50 quilômetros para o interior”, alcançando um nível de interiorização no continente que pode chegar a seiscentos quilômetros, na região sul de Minas Gerais e interior do Rio de Janeiro¹⁸. Este domínio de natureza caracteriza-se como reduto de florestas e refúgios de fauna, responsáveis pela rica biodiversidade que abrigam¹⁹.

Foi nesta extensão territorial que Charles Darwin realizou visitas às matas, vilas e localidades do Império, coletando amostras para as suas coleções e estudos. Foi ela, também, quem conheceu as medidas governamentais sobre o extrativismo vegetal, no decorrer da década

¹⁴ Charles Darwin. **O diário do Beagle**. Trad. C. W. Galindo. Curitiba: UFPR, 2006, p. 99 e 100.

¹⁵ Nesta direção, convém lembrar as ponderações de Milliet de Saint-Adolphe, quando destacava as vantagens comparativas da localização geográfica do Brasil, frente às rotas de comércio e de navegação mundial. Uma compensação natural para as fraquezas sociais e econômicas, de então, 1845. *Apud* Ilmar Rohloff de Mattos. **O tempo saquarema**. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1987, p. 9-11.

¹⁶ Charles Darwin. **O diário do Beagle**, p. 56.

¹⁷ Aziz Ab’Sáber. **Domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê, 2003, p. 45.

¹⁸ IDEM, p. 48. Ver mapa na p. 16.

¹⁹ IDEM, p. 52-54.

de 1820. O primeiro Brasil fora já a madeira, antes da cana-de-açúcar, extraída nesta fachada frontal atlântica, notadamente o pau-brasil²⁰.

2 AÇÕES DO ESTADO IMPERIAL BRASILEIRO

O esforço para organizar e obter maior rendimento na exploração das madeiras extraídas nessas matas da vertente atlântica pode ser verificado pela leitura dos atos governamentais sob o Primeiro Reinado. O conteúdo destes permite a visualização das pressões que ocorriam em praticamente toda a extensão territorial do domínio tropical atlântico, com exceção de Bahia e de Pernambuco. Estas capitânias, supostamente, encontravam-se com seus estoques naturais de madeiras bastante comprometidos, após quase trezentos anos de ocupação, exploração agrícola e atividades produtoras de açúcar, com a construção de engenhos, a fabricação de seus componentes mecânicos, infraestrutura e transporte, artefatos e o consumo de lenha como combustível, que exauriam e suprimiam suas florestas costeiras. Os documentos examinados revelam, também as pressões sobre aquelas matas “pertencentes ao Estado”, as “matas nacionais” e as “matas navais”, como eram, então, denominadas as áreas florestadas destinadas ao fornecimento de madeiras para os arsenais da Marinha. Foram, sobretudo, ações restritivas e disciplinadoras da extração das madeiras por particulares. A atuação do governo imperial procurou deter a apropriação privada de um patrimônio, então, considerado como um bem do Estado e da Nação, distribuído nas matas atlânticas das províncias de Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Alagoas.

Tomemos, em primeiro lugar, as pressões exercidas sobre esses recursos florestais em seu ambiente natural. Em 1825, o comandante militar das vilas de Macaé e de Campos, na província do Rio de Janeiro, era lembrado de que “as licenças para cortar madeiras entendem-se só a respeito daquelas que, posto sirvam para a construção naval, todavia não são das três qualidades”: perobas, tapinhoãs e brasis. Esta menção indica que tais árvores estavam sendo alvo de cortes indesejados, sendo necessário coibi-los²¹. A região de Macaé foi uma das localidades visitadas pelo naturalista Charles Darwin que, lá estando, não deixou de assinalar o “caráter inteligente e empreendedor” de um proprietário, o senhor Manoel Joaquim da Figueirada (sic):

ele consertou uma serraria, que corresponde de forma admirável serrando o jacarandá que, cortado em espessas tábuas, vai flutuando até Macaé. Se muitos imitassem o exemplo desse homem, que diferença produziriam alguns anos nos Brasis²².

A observação de Darwin demonstra a existência da atividade extrativa de madeiras de forma regular e organizada, conduzida por iniciativa particular, na região de Macaé. Cerca de quatro anos depois, diante do “abusivo corte de madeiras feito por particulares nas matas nacionais no distrito de Paranaguá, então, província de São Paulo, foi determinado ao presidente desta que ficava “livre o seu corte (à exceção das expressamente proibidas por lei) aos particulares nas matas situadas em terrenos seus, ou de outros particulares”²³.

No Espírito Santo, por sua vez, em 1830, era lembrado ao Intendente da Marinha ser proibido “o corte das madeiras de construção em geral, além das que se denominam de lei”, nos

²⁰ Frédéric Mauro. **Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)**. Trad. M. Barreto. Lisboa: Estampa, 1997, p. 161 e 163 (Vol. I).

²¹ **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1825**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, nº 254, de 4 de novembro de 1825, p. 182.

²² Charles Darwin. **O diário do Beagle**, p. 75.

²³ **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1829**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877, nº 48, de 14 de março de 1829, p. 42.

termos em que registrara um Alvará de 1795²⁴. Naquele mesmo ano, dois decretos foram expedidos regulamentando o corte de madeiras em Alagoas e em Santa Catarina, e nos possibilitam conhecer a pressão do extrativismo vegetal naquelas províncias. No Nordeste, eram apontadas as áreas nas quais os cortes deveriam ser interrompidos, frente ao esgotamento dos componentes arbóreos úteis à Marinha, nas freguesias de Nossa Senhora de Brotas da Atalaia e em Santa Luzia do Norte, ao passo que novas áreas de extração eram destinadas nas matas do sul, nas margens do rio Subaúma²⁵. Em Santa Catarina, procurava-se, por um lado, reservar ao “Corte Nacional” a extração de perobas e de incuranas, substitutas do tapinhoã, em “terrenos possuídos”, por outro, encerrava o corte de madeiras no lugar denominado Serraria (sic)²⁶.

Vistas algumas das pressões exercidas sobre as matas atlânticas, na primeira década da vida nacional, convém destacar alguns dos impactos que sobre o meio ambiente e a vida social. Na província do Rio de Janeiro, houve o rareamento das espécies especificadas, perobas, tapinhoãs e pau-brasil, e foi apontado o risco de que indivíduos aos quais foram concedidas licenças “estraguem as matas”, devendo o comandante militar evitar ambas as situações²⁷. Em Paranaguá e no Espírito Santo, o caráter “abusivo” dos cortes realizados por particulares nas “matas nacionais”, naquele distrito paulista, e das madeiras de construção em geral, na província, foram os principais impactos negativos aos interesses da Marinha do Império²⁸. Em Alagoas, “a grande destruição” em que se encontravam as matas de Atalaia e de Santa Luzia do Norte, além da distância e das dificuldades “no fabrico, e na condução” de suas madeiras, motivara a transferência para o sul das áreas de extração, com vistas ao fabrico de “vasos de guerra”. Para tanto foi mandado, ainda, a execução da “limpeza” do “Subaúma, para embarque de madeiras nas duas margens desse rio”²⁹. Por fim, em Santa Catarina, as novas áreas de impacto da perda de árvores e de florestas seriam o vale do rio Itajaí, “incorporado hoje aos próprios nacionais” e tendo suas terras consideradas “matas navais”, e três léguas às margens do rio Tijucas Grandes, então destinadas, aos “serviços dos Arsenais da Nação”³⁰.

Importa, agora, assinalar a reação do Estado imperial brasileiro ao conjunto de fatos acima referidos e que marcaram o extrativismo de madeiras, particularmente, entre 1825 e 1830. No primeiro ano, a expectativa governamental era de que o comandante militar das vilas de Macaé e de Campos, na província do Rio de Janeiro, “empregue a maior vigilância possível em evitar” tanto o que era considerado um “abuso”, qual seja, o corte de perobas, tapinhoãs e pau-brasil, ainda que tal ocorresse por desinformação, quanto a destruição das matas pelos particulares, uma vez obtidas licenças para efetuar cortes de madeiras³¹. Ao presidente da província de São Paulo era comunicada a intenção de “conciliar a franqueza do comércio com a utilidade da Marinha de Guerra”, razão pela qual o Imperador determinara, por um lado, a

²⁴ **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1830**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, nº 147, de 9 de agosto de 1830, p. 116-117.

²⁵ **Coleção das Leis do Império do Brasil de 1830**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, Decreto do Poder Legislativo, de 9 de dezembro de 1830, p. 86.

²⁶ **Coleção das Leis do Império do Brasil de 1830**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, Decreto do Poder Legislativo, de 9 de dezembro de 1830, p. 87.

²⁷ **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1825**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, nº 254, de 4 de novembro de 1825, p. 182.

²⁸ **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1829**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877, nº 48, de 14 de março de 1829, p. 42 e **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1830**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, nº 147, de 9 de agosto de 1830, p. 117.

²⁹ **Coleção das Leis do Império do Brasil de 1830**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, Decreto do Poder Legislativo, de 9 de dezembro de 1830, p. 86.

³⁰ **Coleção das Leis do Império do Brasil de 1830**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, Decreto do Poder Legislativo, de 9 de dezembro de 1830, p. 87.

³¹ **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1825**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, nº 254, de 4 de novembro de 1825, p. 182.

subsistência “em todo o seu vigor” da proibição do corte, por particulares, das “madeiras próprias para a construção naval” em “matas nos terrenos pertencentes ao Estado”. E, por outro lado, franqueava o corte de madeiras aos particulares, excetuando-se aquelas proibidas por lei, nas “matas situadas em terrenos seus, ou de outros particulares, com quem se conveniassem”³².

No Espírito Santo, o Intendente da Marinha local foi informado de que, a fim de evitar “abuso” do “corte de madeiras de construção em geral”, recorresse aos Juizes de Paz, por intermédio do Presidente da Província, uma vez que aqueles estavam incumbidos da “fiscalização das matas”, nos termos da Carta de Lei de 15 de outubro de 1827³³. Em Alagoas tratou-se de evitar a “despesa enorme” representada pelo transporte das madeiras até o porto de Jaraguá. Para tal, foi elaborado um novo traçado, a realização de obras e o embarque de madeiras pelo Porto Francês, mediante a expectativa de reduzir os custos então vigentes³⁴. Em que pese o decreto de dezembro de 1830 ter encerrado “totalmente o corte de madeiras por Conta da Nação”, em Serraria, Santa Catarina, o mesmo ainda poderia ser realizado “se o administrador do corte obtiver faculdade dos proprietários dos terrenos”. Em seu artigo 5º estabeleceu-se que as perobas e incuranas derrubadas em “terrenos possuídos”, antes de serem conduzidas para outro local, poderiam ser examinadas pelos proprietários das terras, a fim de “presenciarem (se quiserem) se lhes foi tirada alguma madeira além das reservadas”³⁵.

3 CONCLUSÕES

Quando atentamos para a conduta do Estado imperial brasileiro diante da extração de madeiras é possível identificar uma reação para evitar a transformação de todos os terrenos e plantas da Marinha em mercadorias, de forma a conter a pressão sobre áreas e árvores consideradas de utilidade nacional e do Império. Revelou-se uma tensão latente entre diferentes interesses estatais e privados, coletivos e individuais. Os de natureza econômica e militar do Estado nacional em construção, trazidos na busca de inserção no mercado mundial, mediante as práticas do livre comércio e o incremento da construção naval, e na preocupação em guarnecer o Império, assegurando o fornecimento dos insumos básicos e necessários para a organização da Armada.

Os interesses privados, por sua vez, exerceram uma pressão constante e crescente sobre os recursos naturais e novas áreas de florestas na costa atlântica, impulsionados pela expansão da agricultura mercantil-escravista³⁶. O estudo dos atos normativos e administrativos referentes à extração vegetal permitiu entrever algumas das alavancas da acumulação primitiva de capital, na qual a apropriação de bens de consumo sobrepõe-se aos bens de produção³⁷. Esta acumulação de riquezas encontrou na conquista territorial, na violência, na predação, na pilhagem, no roubo, no favorecimento, na fraude, na legislação e no sistema tributário, os principais móveis para a formação do capital e de sua reprodução.

Nos termos acima, podemos indagar também sobre “as consequências econômicas da independência brasileira”, alcançando uma resposta diferente daquela sugerida pelos

³² **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1829**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877, nº 48, de 14 de março de 1829, p. 42.

³³ **Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1830**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, nº 147, de 9 de agosto de 1830, p. 117.

³⁴ **Coleção das Leis do Império do Brasil de 1830**. Decreto do Poder Legislativo, de 9 de dezembro de 1830, p. 86.

³⁵ **Coleção das Leis do Império do Brasil de 1830**. Decreto do Poder Legislativo, de 9 de dezembro de 1830, p. 87.

³⁶ Ilmar Rohloff de Mattos. **O tempo saquarema**, p. 30-80.

³⁷ Segundo Marx, trata-se de “uma acumulação que não é resultado do modo de produção capitalista, mas sim seu ponto de partida”. Karl Marx. **O capital**. Trad. R. Barbosa e F. Khote. São Paulo: Abril Cultural, 1984. Vol. I, t. 2, p. 261.

formuladores desta questão³⁸. Podendo afirmar que o desmembramento do Reino do Brasil do Reino Unido, em 1822, franqueou um forte impulso nos processos internos de acumulação capitalista, cuja fonte residia, precisamente, na articulação entre negócios e política, ela mesma uma poderosa alavanca na acumulação primitiva de capital. No Brasil, essa articulação adquiriu maior autonomia e conheceu novas composições e possibilidades a partir da instalação da Corte portuguesa no Rio de Janeiro, em 1808. Novos enlances políticos e econômicos tornaram-se possíveis tanto sob a Regência do príncipe D. Pedro, a partir de abril de 1821, quanto nos momentos seguintes à abdicação do Imperador, dez anos depois, abrindo espaço para a cristalização de uma hegemonia, a dos chamados saquaremas³⁹.

REFERÊNCIAS

AB'SÁBER, Aziz. **Domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê, 2003.

BITTENCOURT, Vera Lúcia Nagib. **De Alteza Real a Imperador**. 2006. Tese (Doutorado em História Social) - USP, São Paulo, 2006.

BRASIL. **Coleção das decisões do Governo do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885.

BRASIL. **Coleção das Leis do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

DARWIN, Charles. **O diário do Beagle**. Trad. C. W. Galindo. Curitiba: UFPR, 2006.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo: a história e a devastação da mata atlântica brasileira**. Trad. C. K. Moreira, São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

HARBER, Stephen H.; KLEIN, Herbert S. “**As consequências econômicas da independência brasileira**”. *Novos Estudos*. São Paulo: Cebrap, 1992, 3: 236-248.

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

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação**. São Paulo: Símbolo, 1979.

MATTOS, Ilmar Rohloff de Mattos. **O tempo saquarema**. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1987.

MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)**. Trad. M. Barreto. Lisboa: Estampa, 1997(Vol. I).

MARX, Karl. **O capital**. Trad. R. Barbosa e F. Khote. São Paulo: Abril Cultural, 1984. Vol. I, t. 2.

³⁸ Stephen H. Harber e Herbert S. Klein. “As consequências econômicas da independência brasileira”. *Novos Estudos*. São Paulo: Cebrap, 1992, 3: 236-248. Na avaliação destes autores, “na prática não houve nenhum” efeito econômico decorrente da independência, p. 248.

³⁹ Ver, respectivamente: Alcir Lenharo. **As tropas da moderação**. São Paulo: Símbolo, 1979; Vera Lúcia Nagib Bittencourt. **De Alteza Real a Imperador**. São Paulo: USP, 2006 (Tese de Doutorado - História Social) e Ilmar Rohloff de Mattos. *Op. cit.*.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: história e historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002.

PÁDUA, José Augusto Pádua. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

PERLIM, John. **História das florestas**. Trad. M. M. Bezerra. Rio de Janeiro: Imago, 1992.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. 11ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1971.

PRESTES, Maria Elice B. **A investigação da natureza no Brasil colônia**. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2000.

SEVCENKO, Nicolau . O paraíso revelado pela ciência ou o Dr. Langsdorff e o descobrimento russo do Brasil. *In*: BECHER, Hans. **O Barão Georg Heinrich von Langsdorff: pesquisas de um cientista alemão no século XIX**. São Paulo: Diá; Brasília: UnB, 1990.