

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
INSTITUTO DE ESTUDOS HISTÓRICOS DR. ANTÓNIO DE VASCONCELOS

Revista Portuguesa de História

TOMO X

HOMENAGEM AO DOUTOR DAMIÃO PERES



COIMBRA / 1962

O engenho do Pinhal do Rei no tempo de D. João V*

1. *Inovações técnicas em Portugal no tempo de D. João V* — O século xviii é urna época de importantes inovações técnicas, que nos aparecem ligadas à Revolução Industrial. Está fora do nosso objectivo o estudo das causas e condições tão complexas deste movimento, bastando notar, por agora, que ele se verifica, em especial, depois de meados do século e que um conjunto de circunstâncias económicas, sociais e políticas deu naturalmente à Inglaterra um lugar de vanguarda (*). iCom maicr ou menor atraso e com diversas modalidades, outros Estados europeus foram seguindo caminhos semelhantes. Os tempos eram favoráveis, sem dúvida, «à invenção e ao progresso» (2).

Rara além dos desequilíbrios económicos que podem ter suscitado o aparecimento de novas máquinas e o aperfeiçoamento de processos de fabrico (3), há que ter em conta, ainda, o ambiente cultural do século, com o mecanicismo cartesiano, o prestígio da física de Newton, a reabilitação das *artes mecânicas*, a importât-

* *Abreviaturas utilizadas*: A.G.i.S. — Arquivo Geral de Simancas. A.H.U. — Arquivo Histórico Ultramarino. AJM.O.P. — Arquivo do Ministério das Obras Públicas. B.A.C. — Biblioteca da Academia das Ciências. B.N.Lr. — Biblioteca Nacional de Lisboa. B.U.C. — Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra. T.T. — Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

(0) T. S. Ashton, *A Revolução Industrial, 1760-1830*, trad., Lisboa, s.d., p. 6*5—1 00 ; P. Man toux, *La Révolution Industrielle au xviii* siècle*, Paris, 1959; !R. Mousnier e E. Labrousse, *Le XVIII* siècle. Révolution intellectuelle, technique et politique (1715-1815)*, Paris, 1953, p. 116-137; R. Mousnier, *Progrès scientifique et technique au XVIII* siècle*, Paris, 195*8; F. Klem/m, *A History oi Western Technology*, trad., Londres, 1959, p. 231-234.

(2) T. S. Ashton, *ob. cit.*, p. 65.

(3) {Mousnier e Labrousse, *Le XVIII* siècle*, p. 92; Mousnier, *Progrès scientifique et technique*, p. 97, 441.

cia crescente do ideal utilitarista e prático (4). Se é certo que se torna difícil, por enquanto, determinar com precisão as influências mútuas da ciência e da técnica nesta época, — ponto que os historiadores discutem (5),—parece de aceitar, pelo menos, a ideia de uma «influência difusa» do espírito científico das correntes cartesianas e newtonianas no desenvolvimento das técnicas (6). Neste sentido, poderá realmente dizer-se que «o conjunto dos progressos técnicos sai da difusão do espírito novo» (7).

No entanto, quando falamos dos progressos científicos e técnicos da segunda metade do século xviii, não devemos pensar num movimento surgido bruscamente e o mesmo se diga da atenção que suscitaram. É sabido que os Enciclopedistas pretenderam fazer figura de inovadores no interesse que dedicaram às «artes mecânicas». D'Alembert, no *Discours préliminaire* da *Encyclopédie*, observava: «... On n'a presque rien écrit sur les Arts mécaniques». Visão inexacta e até injusta das coisas, como vieram mostrar investigações recentes. Uma vasta e valiosa literatura técnica precedeu a obra dos Enciclopedistas e os progressos da segunda metade do século xviii têm de ser considerados em liga-

(4) P.-M. Schuhl, *Machinisme et Philosophie*, 2.^a ed., Paris, 1947, p. 23-47; Mousnier e Labrousse, *Le XVIII^e siècle*, p. 7-1*5 ; Mousnier, *Progrès scientifique et technique*, p. 3-19, 41-49; L. Sánchez Aigesta, *El pensamiento político del despotismo ilustrado*, Madrid, 1953, p. 21-22, 12'2-124; J. Sarrailh, *L'Espagne éclairée de la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, 1954, p. 165-177, 411-440; P. Ducassé, *História das técnicas*, trad., Lisboa, 1949, p. 72, 76 e 93.

(5) B. Gil'le, *Les problèmes techniques au XVII^e siècle*, in *Techniques et Civilisations*, vol. XII, 1954, n.º 6, p. 178-184; Mousnier e Labrousse, *Le XVIII^e siècle*, p. 93-94; Mousnier, *Progrès scientifique et technique*, p. 20-34, 97, 108-109, 441-443; F. Klemm, *ob. cit.*, p. 231-232.

(6) Mousnier, *Progrès scientifique et technique*, p. 109, 444.

(7) Mousnier e Labrousse, *Le XVIII^e siècle*, p. 94. Cfr. T. S. Ashton, *ob. cit.*, p. 24-26: «... A invenção tem mais condições para surgir numa sociedade que se interessa por problemas do espírito do que numa que só se preocupa com problemas materiais. A corrente do pensamento científico inglês, que vem desde Francis Bacon e que se alargou com génios como Boyle e Newton, foi um dos mais importantes factores da revolução industrial». Sobre a invenção e os seus problemas ver também: M. Bloch, *Les transformations des techniques comme problème de psychologie collective*, in *Le Travail et les Techniques*, Paris, 1948, p. 111-113; A. Leroi-Gourhan, *Milieu et Techniques*, Paris, 1960, p. 401-420.

ção com os de um passado mais ou menos próximo ⁽⁸⁾. «Os historiadores de hoje—como notou Ashton — são mais sensíveis à continuidade do que à rapidez deste progresso» ⁽⁹⁾.

No nosso país, embora a introdução do maquinismo em larga escala e o movimento industrial sejam muito mais tardios que na Inglaterra e noutros Estados ⁽¹⁰⁾, também podemos recuar no tempo em busca de indícios precursores, que Vamos descobrir, pelo menos, desde o reinado de D. João V. E do mesmo modo aqui há motivos para falar da «influência difusa» do mecanicismo e do experimentalismo que seduziam os mais cultos e progressivos espíritos da época.

É natural que tenham tocado o próprio Rei, cujo gosto pelas ciências e pelos *instrumentos matemáticos* é bem conhecido ^{C11}). A esse interesse associava preocupações de carácter prático, e, no dizer de um panegirista, «em todo o tempo do seu reynado, deu muito em que se exercitassem as Artes liberaes, e officios mechanicos» ⁽¹²⁾. Assistiu por vezes aos trabalhos de cunhagem da

⁽⁸⁾ iB. Gilie, *Les problèmes techniques au XVII^e siècle*, p. 184, 207-208, e, do mesmo autor, *L'«Encyclopédie» dictionnaire technique*, in *V«Encyclopédie» et le progrès des sciences et des techniques*, Paris, 1952, p. 187-214; G. Huard, *Les planches de V«Encyclopédie» et celles de la «Description des Arts et Métiers» de VAcadémie des Sciences*, *ibid.*, p. 36-46; Mousnier e Labrousse, *Le XVIII^e siècle*, p. 116; Mousnier, *Progrès scientifique et technique*, p. 222-234; P. Léon, *Techniques et Civilisations du Fer dans VEurope du XVIII^e Siècle*, in *Le Fer a travers les Ages. Hommes et Techniques*, Nancy, 1956, p. 22-7-2i64 (especialmente p. 246 e segs.); J. U. Nef, *La route de la guerre totale*, Paris, 1949, p. 12-26.

ⁱ⁽⁹⁾ T. S. Ashton, *Le développement de Vindustrie et du commerce anglais au XVIII^e siècle*, in *Reiazioni del X Congresso Internazionale di Scienze Storiche*, vol. IV, Florença, 1965, p. 283¹. Cfr. B. Gille, *Les problèmes techniques au XVII^e siècle*, p. 184; H. Hauser, *Les débuts du capitalisme*, 2.^a ed., Paris, 1931, p. 319-3 20'.

<⁽¹⁰⁾ F. A. Corrêa, *História económica de Portugal*, vol. II, Lisboa, 1931, p. 209-210 ; Jorge de Macedo, *A situação económica no tempo de Pombal*, Porto, 1951, p. 208; Joël Serrão, *Rotina e inovação na utensilagem técnica (1800*18.50)*, in *Temas Oitocentistas*, Lisboa, 1959, p. 81-1;61.

0¹) António A. de Andrade, *Vernei e a filosofia portuguesa*, Braga, 1946, p. 209-212; L. Ferrand de Almeida, *A propósito do «Testamento Político» de D. Luís da Cunha*, Coimbra, 1948, p. 8-9; J. S. da Silva Dias, *Portugal e a cultura europeia (Sécs. XVI a XVIII)*, Coimbra, 1963, p. 119-120.

i⁽¹²⁾ Francisco Xavier da Sylva, *Elogio funebre, e historico do (...) Senhor D. Joaõ V (...)*, Lisboa, 1750, p. 236.

moeda e de impressão de livros, contratou no estrangeiro mestres em diversas artes e técnicas, estimulou inventores e procurou obter e aplicar certas inovações que lhe pareceram úteis ⁽¹³⁾.

Assim, *por exemplo*, no contrato realizado em 1725 com António Cremer para a administração da fábrica de pólvora de Barcarena, dizia-se expressamente: «Com condição que, querendo elle faser, na dita (Fabrica, Engenho de fabricar polvora de differente invenção, o poderá fazer, sendo à sua custa; e mostrando a experiencia que assim produs melhor ef feito, se lhe mandará satisfaser o seu custo pela Fazenda real» ⁽¹⁴⁾.

Ainda a propósito de progressos de interesse militar, devemos citar o facto de a armada que em 1740 partiu para a Índia com uma importante força levar 16 peças de artilharia «de nova invençam», que davam, cada uma, 20 tiros por minuto ⁽¹⁵⁾. Adiante

⁽¹³⁾ D. António C. de Sousa, *História Genealógica da Casa Real Portuguesa*, 2.ª ed., t. VIII, Coimbra, 1961, p. 148-150; F. X. da Sylva, *ob. cit.*, p. 2 23-224; J. M. Esteves Pereira, *A industria portuguesa (Séculos XII a XIX)*, Lisboa, 1900, p. 33-36; L. Xavier da Costa, *As belas-artes plásticas em Portugal durante o século XVIII*, Lisboa, 1934, p. 21 —26, 39-43; Vasco Valente, *O vidro em Portugal*, Porto, 1960, p. 59-60, 118-133; Carlos A. Ferreira, *A livraria real portuguesa*, Lisboa, 1958, p. 7-8; Ayres de Carvalho, *D. João V e a arte do seu tempo*, 2 vols., Mafra, 1960-1962.

⁽¹⁴⁾ O texto completo do contrato está publicado no *Relatorio sobre a fabricação, e administração da polvora por conta do Estado e o seu commercio*, Lisboa, 1856, p. LV-LVITI. Cremer alterou o sistema de fabrico, substituindo 09 antigos moinhos de pilões pelas galgas e pratos de pedra que fez vir dos Países Baixos (Fr. Cláudio da Conceição, *Gabinete historico*, t. VIII, Lisboa, 1820, p. 50-51 ; *Relatorio cit.*, p. 2º). Cfr. Sousa Viterbo, *O fabrico da polvora em Portugal*, Lisboa, 1896, p. 10-11.

⁽¹⁵⁾ Tinham sido inventadas pelo coronel Frederico J. Weinholtz, que D. João V chamou a Portugal em 1736, ficando desde então ao serviço do nosso país. Fez fabricar também outra peça que, segundo informação da *Gazeta de Lisboa* em 1748, «despede com a mesma celeridade huma granada de que sahem 50 bala9 miúdas» (Cfr. L. Montez Mattozo, *Ano Noticioso e Historico*, t. I, Lisboa, 1934, p. 146; João M. Cordeiro, *Apontamentos para a historia da artilheria portuguesa*, Lisboa, 1895, p. 146 e 385 ; Sousa Viberbo, *Fundidores de artilharia*, Lisboa, 1901, p. 90-92). Quando Weinholtz faleceu, em 1752, a *Gazeta de Lisboa* elogiou o seu «notável talento militar» e lembrou que em Portugal «serviu utilissimamente, mostrando na faculdade da artilharia novo3 descobrimentos até este tempo incognitos, ensinando, e industriando a Naçam Portuguesa com muito amor, e communicandolhe utilíssimos segredos, e inventos» (N.º 42, 23-INovembro-1752, p. 587-588).

teremos oportunidade de ver que a construção naval e actividades correlativas não mereceram meftos atenção do Rei.

A crescente produção aurífera do Brasil deu origem a que, por altura de 1718-1719, se fizessem diligências para trazer da Hungria ou da Saxónia mineiros peritos na extracção do ouro ⁽¹⁶⁾. Em >1723 procurava-se fazer vir de França o alemão Blumestein, que D. Luís da 'Cunha dizia ter «hum profundo conhecimento das minas e metaes» ⁽¹⁷⁾. Passados anos, em 1742, chegavam da Alemanha «hunis homens que sabem trabalhar nas minas», a fim de exercerem a sua actividade nas da metrópole e do Brasil ⁽¹⁸⁾.

Outros exemplos se poderiam citar do interesse de D. João V pelo progresso técnico do seu reino ⁽¹⁹⁾, mas o mais significativo é talvez o do envio à Itália em 1720, por ordem do monarca, de uns oito jovens, que deviam aprender não só o cerimonial romano, mas também «diferentes Artes mecánicas» ⁽²⁰⁾.

Havia, inegavelmente, curiosidade pelas inovações técnicas e

⁽¹⁶⁾ A.HJU.: *Conselho Ultramarino*, cód. n.º 1, fis. 124, 126, 130 e 130 v. Cfr. J. M. Esteves Pereira, *ob. cit.*, p. 34-3>5.

⁽¹⁷⁾ D. Luís da Cunha ao secretário de Estado. Versalhes, 6-Dezembro-1723 — T.T.: *Correspondência diplomática*, n.º 18, p. 4*80.

⁽¹⁸⁾ *Folheto de Lisboa*, n.ºs 4 e 6 — B.N.L.: F. G., Ms. 8066, p. 46, 63-64.

⁽¹⁹⁾ Apreciando «a nobre Arte de Impressão», D. João V «procurou muito que se adiantasse sua perfeição» (Francisco X. da rSylva, *Elogio fúnebre, e historico*, p. 2'23-2124), chegando a mandar vir da Holanda em 172'5 «huma empresa toda Completa e melhor que a do Luvre», conforme escrevia Diogo de M. Corte Real (filho) a Marco A. de Azevedo Coutinho, em 10-Maio-1726 (T.T.: *Livraria*, Ms. 393, n.º 43). Em 1734 tentou o Rei comprar o segredo de «hum novo modo de imprimir, por cujo m'eyo se prometiaõ muitas utilidades» e que se atribuía a um tal Vermillon (F. X. da Sylva, *ob. cit.*, p. 224). De certo interesse público deve ter sido também, noutro domínio, uma medida adoptada em 1743: pensando nos doentes pobres que iam de Lisboa às Caldas da Rainha, o soberano «mandou fazer quatro carros, de hum novo, e admiravei invento», podendo cada um transportar 20 pessoas bem acomodadas (*Ibid.*, p. 136).

⁽²⁰⁾ «Aqui se han embarcado para Italia sobre vn Navio franzes, de orden de este Soberano, vnos ôcho Portugueses, con el fin de aprender el Zeremonial Romano y diferentes Artes mecánicas» (iCapecelatro, embaixador de Espanha, ao secretário de Estado Grimaldo. Lisboa, 16-Abril-1720 — A.G.S.: *Estado*, leg. 7106). Cfr. *Description de la ville de Lisbonne*, Paris, 1730, p. 164.

pelo seu valor prático. Em alguns casos até mais do que curiosidade, quando estava em causa a solução de problemas de importância fundamental para vastos sectores da população, como o da irregularidade no abastecimento de farinhas, consequência, em parte, de deficiências ou insuficiências técnicas de moinhos e azenhas (21). Daí a preocupação dos inventos, já notada para os princípios do século xix (22), mas que também aparece, de forma nítida, no tempo de D. João V.

Quando em 1724 Bartolomeu de Gusmão solicitou ao Rei um privilégio relativo ao processo que descobrira para que os moinhos hidráulicos e os engenhos de açúcar «podecem com a mesma quantidade dagoa moer muito mais do que mohião», alegou que o invento era da maior utilidade pública, «pellas faltas de farinhas que nestas Cidades e outras muitas terras do Reyno se experimentauão» (23). E ao longo de todo o reinado encontramos notícias de invenções e aperfeiçoamentos de moinhos de vento, moinhos de água e atafonas. 'Era uma preocupação constante, aliás naturalíssima, por isso que correspondia a uma necessidade industrial e económica de primeira ordem» (24).

Mas nem só o sector da moagem foi beneficiado por estes progressos técnicos. Diversos engenhos surgiram aplicados a outros fins, como a serração de madeiras (25), a drenagem de terras alagadas (26) e a elevação de águas (27). Os transportes — nesse

(21) Joël Serrão, *Temas Oitocentistas*, p. 9-1 -03.

(22) *Ibid.*, p. 93.

(23) T.T.: *Chancelaria de D. João V*, liv. 66, fl. 324 v.

(24) Sousa Viterbo, *Inventores portugueses*, Coimbra, 1902, p. 103. Ver, no fim, a Nota A — *Inovações técnicas em moinhos, azenhas e atafonas no tempo de D. João V*.

(25) Cfr. Inácio da Piedade Vasconcelos, *Artefactos symmetriacos, e geometricos*, Lisboa, 1733, p. 416-418; S. Viterbo, *Inventores portugueses*, p. 53-54.

(26) «... Uma rodinha, que no anno de 1741 inventei no paul de Poja, para enxugar a terra das agoas de pouca altura, o que tem dado ao Reino utilidade de milhões de cruzados» (Bento de Moura Portugal, *Inventos e varios planos de melhoramento para este reino*, Coimbra, 1*821, p. XL).

i(27) Em 1707 concedeu D. João V privilégio a Bartolomeu de Gusmão relativo a um seu invento, já aplicado no Brasil, «com o qual se podiaõ trazer agoas muito distantes e baixas a altura necessaria para se fazerem chafarizes e fontes publicas para omatto das cidades e conveniências dos pouos» (T.T.: *Chancelaria de D. João V*, liv. 2*8, fis. 112-112 v.). A «roda» inventada por

tempo tão imaus — não foram inteiramente esquecidos, especialmente os marítimos e fluviais; daí certas inovações e melhoramentos em barcos, destinados a facilitar a navegação ⁽²⁸⁾. As célebres experiências de Bartolomeu de Gusmão (1709) representam os primeiros passos no extraordinário caminho da aeronáutica ⁽²⁹⁾. Os diplomatas portugueses em serviço no estrangeiro transmitiam ao seu soberano propostas e projectos de novos inventos úteis ⁽³⁰⁾. A cunhagem da moeda e as técnicas relacionadas com as artes da pedra e dos metais alcançaram notável perfeição ⁽³¹⁾. Até no domínio da agricultura, quase sempre mais apegada a rotinas e métodos antigos, apareceram novas ideias e foram realizadas experiências, ainda que, naturalmente, de efeitos limitados ⁽³²⁾. «Nas

um clérigo em 1711 também podia servir, segundo o seu autor, para elevar água (B.U.C.: Ms. 107, fl. 4). Ao mesmo fim se destinavam dois engenhos fabricados por Inácio da P. Vasconcelos (*Artefactos*, p. 412-414, 419-422). Mas o trabalho mais notável neste domínio parece ter sido o de Bento de Moura Portugal ao aperfeiçoar a máquina de Savery. «Uma das preocupações do Bento de Moura foi a de melhorar o funcionamento da máquina de Saveiy, máquina destinada a elevar a água por meio do fogo e que se situa na linha recta das fases por que passou a máquina a vapor que originou a locomotiva» (Rómulo de Carvalho, *Portugal nas «Philosophical Transactions» nos séculos XVII e XVIII*, in *Revista Filosófica*, ano 6.º, 1956, n.º 16, p. 95). Em 1742 foram realizadas experiências por Bento de Moura diante da família real (S. Viterbo, *Inventores portugueses*, p. 68).

⁽²⁸⁾ B. de Moura Portugal, *Inventos e varios planos*, p. XXVII-XLII, LV-LVI, 135-175. iCfr. nota 19, *in fine*.

⁽²⁹⁾ A. Filipe Simões, *A invenção dos aeróstatos reivindicada*, Évora, 1868; G. T. Corrêa Neves, *As experiencias aerostáticas de Bartholomeu Lourenço de Gusmão*, Lisboa, 1911 ; *Obras diversas de Bartholomeu Lourenço de Gusmão*, com um estudo crítico de A. Taunay, S. Paulo, s.d.; A. Taunay, *Bartholomeu de Gusmão, inventor do aeróstato*, S. Paulo, 1942; J. Duhem, *Histoire des idées aéronautiques avant Montgolfier*, Paris, 1943, p. 417-433.

⁽³⁰⁾ Merece destaque, nesse aspecto, a acção de D. Luís da Cunha.

⁽³¹⁾ Ver, no fim, a Nota B—*Sobre alguns progressos técnicos no tempo de D. João V*.

⁽³²⁾ Noutra oportunidade publicaremos alguns documentos. Ver entretanto: B. de Moura Portugal, *Inventos e varios planos*, p. XLI e *passim*; João António Garrido, *Livro de Agricultura*, Lisboa, 1749, p. 40; M. Fernandes Thomaz, *Repertorio geral, ou indice alphabetico das leis extravagantes*, 2.ª ed., t. I, Coimbra, 1843, p. 19, n.º 444; S. Viterbo, *Inventores portugueses*, 2.ª série, Coimbra, 1914, p. 29; Fortunato de Almeida, *História de Portugal*, t. V, Coimbra, 1927, p. 336, nota 1.

Artes fabris — escrevia 'então Bluteau — todos os dias sahem novos inventos para o uso, e commodo da vida humana» (33).

Por outro lado, a *reabilitação* teórica das «artes mecánicas» ia-se tomando também sensível no nosso país graças aos escritos das pessoas mais em contacto com os progressos da Europa culta. Assim, o 4.º conde da Ericeira, D. Francisco Xavier de Meneses, -não hesitava em escrever: «Injustamente perdem entre o vulgo muitas Artes a estimação de nobres pelo epitheto de mecánicas, quando he nas Mathematicas a Mecânica huma das mais uteis, e para o uso pratico sao estas as mais necessarias...» (34). E Bluteau, por sua parte, parecia concordar com «certo discreto, que fazia mais caso das experiencias dos artifices, que de 'todas ais especulaçoens dos doutos» (35). Talvez por isso, no seu *Vocabulario*, des-

(33) *Prosas portuguesas*, vol. I, Lisboa, 1728, p. 39-40. Não há que tirar conclusões exageradas deste texto ou de quanto anteriormente expusemos. Seria fantasia imaginar uma «revolução técnica» no reinado de D. João V, pois dos inventos, projectos e planos citados nem todos terão tido aplicação e os resultados dos que a tiveram podem não ter sido sempre importantes. Falemos, sim, de lenta evolução. Os processos técnicos tradicionais continuaram certamente a predominar e ainda por largo tempo (Cfr. H. Hauser, *Les débuts du capitalisme*, p. 321; Jorge de Macedo, *ob. cit.*, p. 20-8-214; P. Léon, *Tradition et machinisme dans la France du XVIII^e siècle*, in *Vnformation Historique*, 17.º ano, 1955, n.º 1, p. 5-15).

(34) *Bibliotheca Sousaana*, in *Collecçam dos Documentos, e Memorias da Academia Real da Historia Portugueza*, t. XIV, Lisboa, 173-6, n.º XVII, p. 34. Já em 1708, o Dr. Manuel Pacheco de Sampaio Valadares, num *Papel politico* que noutra ocasião publicaremos, considerava as «artes mechanicas» como uma das «columnas» -da monarquia, um dos meios pelos quais se tomava opulenta.

(35) *Vocabulario portuguez e latino*, vol. III, Coimbra, 1713, p. 391, s.v. *experiencia*. No entanto, o célebre teatino entendia que com «mil generos de instrumentos» se sujeitavam às matemáticas todas as artes mecánicas (Cfr. António A. de Andrade, *ob. cit.*, p. 299). Outros autores da época puseram igualmente em foco o papel de algumas ciências no desenvolvimento das técnicas. Assim, o 4.º conde da Ericeira: «A Mecânica com a Statica [...] facilitou as machinas, de que vemos Cada dia effeitos, que parecem milagrosos» (*Extractos Academicos dos Livros, que a Academia de Petersburg mandou à de Lisboa*, in *Collecçam dos Doc. e Mem. da Acad. R. da Hist. Portugueza*, t. XV, Lisboa, 1736, n.º XXViii, p. 5). E Manuel de Azevedo Fortes, por seu lado, escreveu: «Bastaria para a ajustada estimação, e applicação desta Sciencia, a abundante multidão, >e maquina de excellentes inventos, que nella se descobrirão, para diminuir o trabalho dos homens, constituindo-os Com mayor

creveu com visível complacência algumas técnicas industriais, foem como certos engenhos e utensílios. IMas cremos que ninguém, nesse tempo, conseguiu superar o autor de uma das mais notáveis obras da nossa antiga literatura técnica e económica: referimo-nos a Antonii e à famosa *Cultura e opulencia do Brasil por suas drogas e minas*, em cujas páginas se encontra uma notícia minuciosa, que ficou clássica, da lavra do açúcar, do fabrico do tabaco e da mineração do ouro ⁽³⁶⁾.

Outro facto que nos parece significativo <é a publicação, nesta época, de diversas obras com o carácter de manuais, expondo de forma mais ou menos sistematizada as técnicas utilizadas em algumas «artes» industriais e na agricultura ⁽³⁷⁾. Se não estamos em erro, data de 1712 o primeiro tratado português de vitivicultura ⁽³⁸⁾, mas as actividades agrícolas em geral também foram objecto de livros então iimpessos ⁽³⁹⁾. Escrevendo em 1749, um autor estranhava que muito poucos se tivessem ocupado neste reino da «utilissima arte de Agricultura», atribuindo o facto à falta de «pratica, *e inteligencia desta arte» e à circunstância de parecer indecoroso que pessoas doutas tratassem «desta humilde arte, sendo

proveito, em vida mais descansada; porque sem o soccorro da Mathematica seria impossivel, que os Artífices compozessem tantas, e taÕ diferentes maquinas...» (*Oração académica... na presença de Suas Majestades, hindo a Academia ao Paço*, s. 1. n. d., p. 10).

<⁽³⁶⁾ A 1.* edição é de Lisboa, 1711. Temos presente a edição publicada em Salvador, 1955.

⁽³⁷⁾ Vier, no fim, a Nota C — *Manuais de «artes mecânicas»*.

⁽³⁸⁾ Vicencio Alarte, *Agricultura das vinhas, & tudo o que pertence a ellas até perteito recolhimento do vinho (...)*, Lisboa, 1712. Teve 2.ª edição em Coimbra, 17133. Sobre esta obra e o seu autor preparamos um pequeno trabalho.

⁽³⁹⁾ Fr. Teobaldo de Jesus Maria, *Agricultor instruido com as prevençoens necessarias para os annos futuros, recopilado de graves autores (...)*, Lisboa, 1730. O autor parece ter feito trabalho puramente livresco; não dá informações concretas sobre o seu tempo. De muito maior interesse é a obra de João António Garrido, *Livro de Agricultura em que se trata com clareza, e distincão do modo, e tempo de cultivar as terras (...)*, Lisboa, 1'749. Sobre a importância atribuída pelos economistas da época de D. João V à agricultura e às «artes mecânicas» ver Luís F. de Carvalho Dias, *Luxo e Pragmáticas no pensamento económico do século XVIII*, in *Boletim de Ciências Económicsts* da Fac. de Direito de Coimbra, vol. IV, 195'5, p. K>3-151, e vol. V, 19*50, p. 73-144.

na verdade a mais *antiga*, a mais *nobre*, e a mais *util* para o genero humano...» (40).

Vamos até encontrar indícios da nova mentalidade que se ia formando em obras puramente literárias, como as colecções de *epigramas* do P.^e António dos Reis e de D. Luís Caetano de Lima, que nos descrevem, em verso, algumas das realizações industriais da época joanina (41). Não é de admirar, pois, a pergunta do primeiro destes autores:

**«Cernís, ut excutiunt pigritaintes otia fabri,
Mechanicaeque artes ut florent ?» (42).**

2. Construção do engenho — É nestas circunstâncias e dentro deste ambiente que nos aparece como obra de D. João V — segundo informação do contemporâneo D. António Caetano de Sousa— «a que se fez em Leiria para o córte das madeiras, que se tirão dos pinhaes com machinas admiraveis, que facilitad o trabalho» (43). Que *máquinas admiráveis* eram essas a que se referia com entusiasmo, mas um pouco vagamente, o panegirista do monarca ?

Outro escritor do tempo é mais explícito: «o engenho de cortar madeira, que se fez perto de Leiria» era «huma grande maquina, e mais admira vel, pela facilidade com que nelle se dividem em taboas as mais grossas madeiras, só pela agitação do vento» (44). Não pode, portanto, haver dúvidas: tratava-se de um moinho de vento. Mas não, certamente, de um engenho vulgar, como tantos outros utilizados lentão para diversos fins (45). É o que desde

(40) J. A Garrido, *ob. cit.*, no Prólogo.

I(41) *Imagens conceituosas dos Epigrammas do Reverendo P. M. Antonio dos Reys*, trad. de J. de Sousa Caria, t. I, Lisboa, 1731; D. Luís Caetano de Lima, *Epigrammata*, 2 partes, Lisboa, 173KM732. Também o *Ano Noticioso e Historico*, de L. Montez Mattozo, revela certo interesse por inovações técnicas e industriais realizadas no estrangeiro (Cfr. t. I, p. 47 e 78; t. II, p. 1'8 e H23).

(42) Na tradução de J. de Sousa Caria (*ob. cit.*): «Vés Como os homens do ocio o fio em botão, / E as mecánicas artes como brotaõ ?»

i(43) *Hist. Genealógica*, 2.^a ed., t. VCEU, p. 142-143.

i(44) F. Xavier da Sylva, *ob. cit.*, p. 22'2.

(45) A 18 de Agosto de 1731, D. João V, tendo em conta o que se lhe representou por parte de Manuel Machado, por querer fazer no reguengo de Algés «hum moinho de vento» num pequeno pedaço de terra, e atendendo «a ser

logo nos permitem concluir as circunstâncias em que o moinho foi levantado e as pessoas que nessa obra participaram.

Pela correspondência trocada entre Diogo de 'Mendonça Corte Real, secretário de Estado, e o marquês de Fronteira, vedor da Fazenda ⁽⁴⁶⁾, sabemos que, em Setembro de 1723, partiram de Lisboa *arquitectos* ou engenheiros holandeses, com artífices da sua nação e também portugueses, a fim de «armar o moinho de vento de serrar madeira no Pinhal de Leiria» ⁽⁴⁷⁾- «Por ordem do Rei devia acompanhá-los o tenente-general da artilharia Fernando de Echegaray, dadas, certamente, as funções que desempenhava, em ligação com a vida económica do país ⁽⁴⁸⁾. Serviu de intérprete o alemão João Adolfo Crato, que se encontrava no nosso país desde 1711 ⁽⁴⁹⁾.

O engenho estava pronto, segundo parece, no ano seguinte ⁽⁵⁰⁾, e nele ficou como *mestre* o holandês João de Witte, possivelmente um dos que dirigiram a construção ⁽⁵¹⁾. É fácil descobrir o motivo desta participação dos técnicos holandeses, que tem na verdade um significado especial.

Oesde há muito a energia hidráulica e a força eólica eram aproveitadas na Europa por meio de azenhas e moinhos, que tiveram em toda a vida económica do período pré-industrial uma impar-

ten-a inútil para cultura e só sim capas de se fabricar o dito moimho de vento de vento (*sic*), em que o Povo se utilizava», concedeu a licença para a edificação, mediante o pagamento de um foro certo em trigo (T.T.: *Chancelaria ée D. João V*, liv. 12>8, fis. 210^210 v.). Nas corografias desta época há muitas referências a moinhos hidráulicos e azenhas e algumas a moinhos de vento.

⁽⁴⁶⁾ D. Fernando Mascarenhas, 2.º marquês de Fronteira e 3.º conde da Torre (1655-1729) (Cfr. D. António C. de Sousa, *Memórias Históricas e Genealógicas dos Grandes de Portugal*, 4.ª ed., Lisboa, 1933, p. 77-78; J. Cassiano Neves, *Jardins e palácio dos marqueses de Fronteira*, 2.ª ed., Lisboa, 1954, p. 84-85).

⁽⁴⁷⁾ Ver, em apêndice, os *Does*. 2 e 3.

⁽⁴⁸⁾ *Doc.* 2. Ver, no fim, a Nota D — *Fernando de Echegaray e a Tenencia*.

⁽⁴⁹⁾ O documento régio que o deu por natural do reino em 1726 diz que tinha servido «com todo o zello e bom procedimento na ooupação de Interprete na factura do Engenho da Serraria...» (T.T.: *Chancelaria de D. João V*, livro 70, fl. 75). Cfr. José Jardim, *As Altandegas. Fidalgas tigueir&nses (Toutr'ora, Figueira da Foz*, 1915, p. 62-65.

⁽⁶⁰⁾ *Does*. 8 e 9. Cfr. *Doc.* 4.

⁽⁵¹⁾ *Doc.* 9.

tância extraordinária. Os moinhos de água, muito mais antigos que os de vento, moíam os cereais e tinham ainda lugar de relevo em numerosas indústrias: a dos panos, a do papel, a dos metais, a da serração de madeiras e outras ⁽⁵²⁾. Os moinhos de vento, surgidos na Europa, segundo parece, no século XII, e chegados na centúria seguinte aos Países Baixos, foram aqui utilizados para diversos fins industriais e também, a partir do século XV, como «principal agente de recuperação das terras», na secagem das áreas conquistadas ao mar e depois transformadas em *polders* fecundos. Dado que toda a vida económica interna da Holanda estava dependente da conservação e alargamento dos *polders*, os moinhos de vento multiplicaram-se extraordinariamente e alcançaram neste país a sua maior eficácia *e perfeição ⁽⁵³⁾.

!Não é de admirar, portanto, que os Holandeses se tenham tornado «os primeiros engenheiros da Europa», especialistas na construção de diques, na secagem de terras e na armação de moinhos, tendo apenas como rivais os Italianos ⁽⁵⁴⁾. A sua fama como técnicos era tão grande que de toda a parte da Europa os chamavam para a direcção dessas obras, desde a Inglaterra, a França e a Itália até à Polónia e à Moscovia ⁽⁵⁵⁾.

iQuanto a Portugal, sem falar de influências mais antigas ⁽⁵⁶⁾, parece que já na primeira metade do século XVII (por altura de 1624) foram chamados engenheiros da Flandres para estudarem o problema da navegabilidade dos nossos rios ⁽⁵⁷⁾. Na época da Restauração estiveram aqui diversos engenheiros holandeses,

(52) Ver, no fim, a Nota E—» *História dos moinhos (Notas bibliográficas)*.

i⁽⁵³⁾ p, Wagret, *Les polders*, Paris, 1'9'519, p. 88-96, 221-2'2'8; L. Mumford, *Technique et Civilisation*, trad., Paris, 19'50, p. 111-112; A. J. Sardinha de Oliveira, «*Polders*» novos e velhos da Holanda, in *Lavoura Portuguesa*, 1960, n.º 6, p. 16-211.

<⁽⁵⁴⁾ L. Mumford, *ob. cit.*, p. 111.

(55) p Wagret, *ob. cit.*, p. 96-114, 222 ; U. Forti, *Storia della tecnica daJ Medioevo al Rinascimento*, Florença, 19*57, p. 5'89; B. Gilile, *Les problèmes techniques au XVII^e siècle*, p. 201-202.

>⁽⁵⁶⁾ Em 1*562 D. João III concedeu privilégio a um certo Jerónimo Fragoso, seu moço de estribeira, para construir em Évora um moinho de vento «ao modo dos que ha em Fran'des» (Doe. cit. por ,S. Viterbo, *Archeologia industrial Portuguesa. Os moinhos*, in *O Archeologo Português*, vol. II, 189*6, p. 201).

⁽⁵⁷⁾ P. António Brásio, *Os projectos para a navegabilidade do Tejo*, in *Las Ciências*, ano XXIV, 195<9, n.º 2, p. 427.

mas dedicados a construções e a tarefas relacionadas com a guerra. Dos princípios do reinado de D. João V, porém, temos notícia de diligências para trazer dos 'Países Baixos construtores de diques e de moinhos (58). A participação 'holandesa na elevação do engenho do Pinhal de Leiria fica, assim, perfeitamente explicada.

3. *Estrutura e funcionamento* — Da estrutura do moinho e do seu funcionamento não conhecemos muitos pormenores. Sabemos, no entanto, que era «fabricado de madeira cuberta de breu» (59), coisa bem natural numa fase da vida económica em que a madeira predominava, de forma esmagadora, como material dos utensílios, instrumentos e máquinas industriais (60). Em todo o caso, as serras teriam de ser de ferro e naturalmente haveria ainda outras *ferragens* (61).

O engenho devia trabalhar com «vento certo», que movimentava diversas serras (62). Se dermos crédito a um escrito dos princípios do século XIX, a construção era má: «o seu mecanismo estava tão mal calculado, que além de não poder trabalhar senão com hum só vento, tiria hum tão grande atrito, que se incendiou por si mesmo» (63). Pessimismo talvez excessivo o desta fonte tardia (181,2), pois o incêndio do moinho verificou-se após cinquenta anos de serviço.

(58) **Publicaremos os documentos comprovativos noutro estudo.**

(59) **Doc. 8.**

(60) **L. Mumford, ob. cit., p. 113-117; R. Mousnier, *Progrès scientifique et technique*, p. 110-111; P. Rousseau, *Histoire des techniques*, Paris, IOS 6, p. 1'57'158.**

(61) **Doc. 8.**

i(62) ***Regimento do Superintendente da Fábrica da Madeira da Marinha*, §§ 2.º e 3.º; *Regimento do Mestre*, § 1.º; *Regimento do Contramestre*, § 1.º. Estes regimentos pombalinos, bem como os outros relativos à administração do engenho e do Pinhal de Leiria, todos de 1751, foram logo publicados num folheto de 56 páginas (B.A.C.: Trigo, *Legislação*, vol. XLIV, 1751-1754, n.º 20). Voltaram a ser impressos mais vezes, como no *Systema, ou collecção dos regimentos reaes*, publi. por José R. M. de Coelho e Sousa, t. IV, Lisboa, 1785, p. 54'0-5 73, e em A. Arala Pinto, *O Pinhal do Rei. Subsídios*, vol. I, Aloo-baça, 1'93(8, p. 175-'206. Utilizamos esta última edição.**

|(63) **Visconde de Balsemão, *Memoria sobre a Descrição física, © económica do Lugar da Marinha Grande, e suas visinhanças*, in *Memorias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, t. V, Lisboa, 1815, p. 262.**

4. *Administração* — O engenho tinha a sua administração e os seus funcionários: desde os primeiros tempos, segundo parece, havia pelo menos superintendente, mestre (com funções de recebedor), contramestre e guarda, além dos simples trabalhadores.

Ainda em fins de 1724, D. João V nomeou para superintendente do engenho Miguel Luís da Silva e Ataíde que já era guarda - -mor do Pinhal de Leiria, com a obrigação de ir todas as semanas examinar o trabalho da serração e tomar as medidas que parecessem convenientes ⁽⁶⁴⁾. Alguns anos depois, este funcionário solicitou ao Rei um ordenado correspondente à sua categoria, alegando o exemplo das pessoas que pelos Armazéns reais realizavam cortes de madeiras, as despesas que fazia em ir todas as semanas ao engenho (a duas léguas de Leiria) e a circunstância de a nova ocupação ser muito diferente da de guarda-mor. O soberano deferiu, atribuindo ao suplicante o ordenado de 150.000 réis anuais (além do que tinha como guarda-mor), e tornou-lhe a superintendência vitalícia, mas com a declaração de que seria sempre distinta da do Pinhal ⁽⁶⁵⁾.

Consta que desempenhou as suas funções «com acerto» e naturalmente até aos primeiros tempos do reinado de D. José, pois, a 28 de Novembro de 1750, seu filho Luís da Silva de Ataíde foi nomeado para a serventia do cargo nos impedimentos do pai, e passados três anos (29 de Outubro de 1753), por falecimento deste, recebeu a superintendência vitalícia, nos mesmos termos do antecessor ⁽⁶⁶⁾.

Já sabemos que o primeiro mestre do engenho foi o holandês João de Witte, que tinha o ordenado de 1.150 réis por dia e desempenhava também funções de recebedor. (Morreu em 1742 ou 1743, e, apesar de «algumas faltas de residencia» e de impedimentos resultantes de doença, foi considerado oficial muito zeloso no que dizia respeito à Fazenda real ⁽⁶⁷⁾).

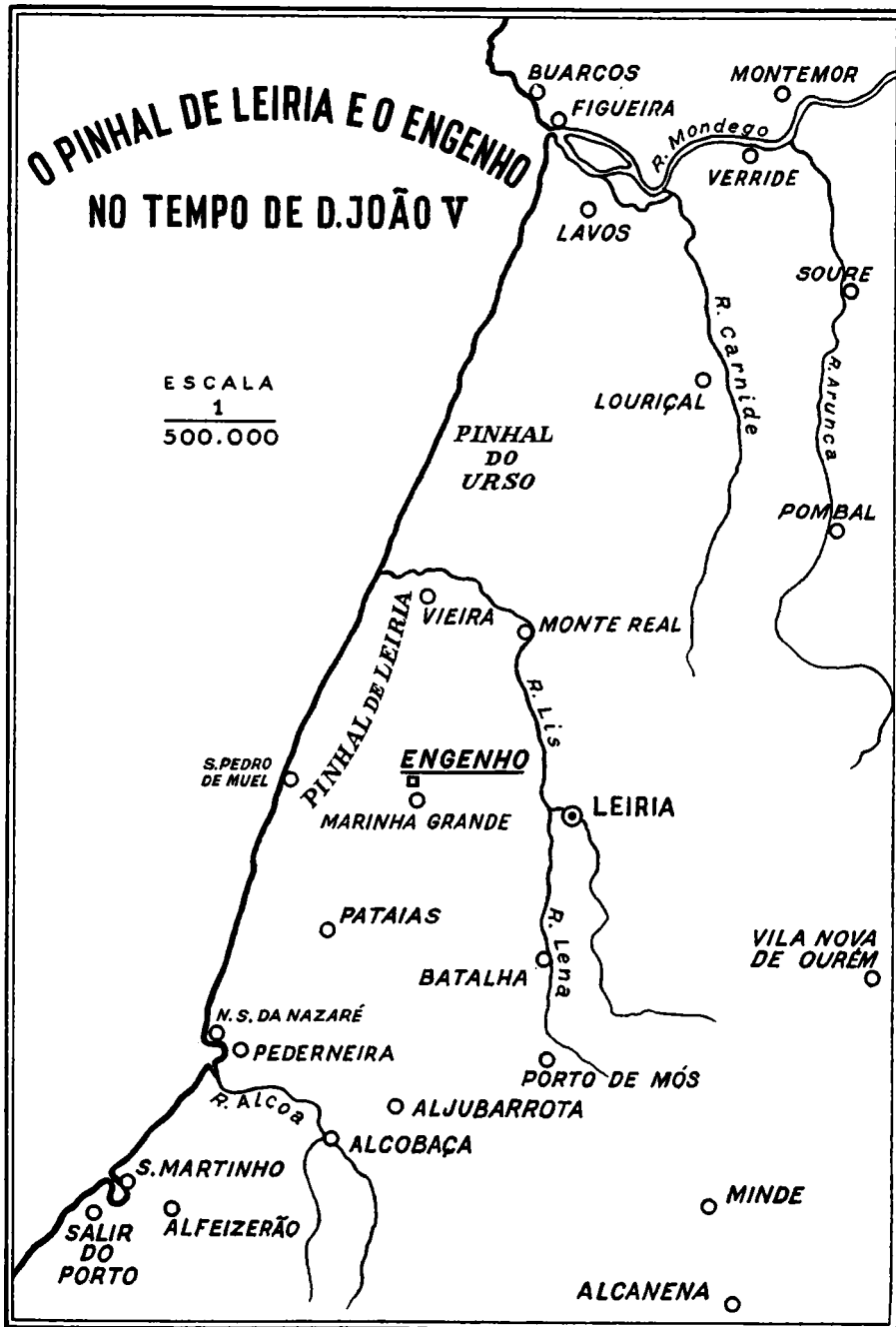
A 9 de Janeiro de 1744, o Conselho da Fazenda nomeou José de Gouveia, de Lisboa, para servir de recebedor «das bica-

⁽⁶⁴⁾ *Does. 4 o 8.*

⁽⁶⁵⁾ *Doc. 4.*

⁽⁶⁶⁾ *Doos. 7 e 8. Cfr. B.A.C.: Ms. 1083-A., fl. 1.*

⁽⁶⁷⁾ *Doc. 9. Segundo J. Jardim (As Altandegas, p. 65), João de Witte teria morrido a 1º de Agosto de 1742.*



das e mais madeiras miudais e producto das vendas dêlias» no engenho, com o vencimento de 200 réis por dia e a obrigação de «residir efectivamente no Engenho», perto do qual já anteriormente tinham sido levantadas habitações para os funcionários.

Falecido este José de Gouveia talvez em 1748, foi nomeado, em Janeiro do ano seguinte, Nicolau Barreto de Castilho, morador em Coimbra, para, pelo tempo de seis meses, servir a ocupação de recebedor, e em Fevereiro de 1750 foi-lhe passada nova ordem para continuar na serventia do ofício por outro período igual ⁽⁶⁸⁾.

Parece que nos fins do reinado de D. João V havia no engenho mestre, /contramestre e guarda, mas não sabemos quem eram ⁽⁶⁹⁾. Por outro lado, se houve sempre uima pessoa a desempenhar funções de recebedor, o cargo com este nome só foi oficialmente criado, bem como o de escrivão e apontador, no início da época pombalina, em 1751. A falta de regimento para os oficiais do engenho e os defeitos do tombo do Pinhal tinham facilitado descaminhos que exigiam providências ⁽⁷⁰⁾. Oaí a série de importantes regimentos pombalinos, a que não temos de nos referir mais pormicnorizadamente por já estarem fora do âmbito cronológico do nosso estudo. Bastará notar que estes documentos nos fornecem algumas interessantes normas sobre o regime de trabalho no engenho e a situação dos oficiais. Não sabemos, porém, até que ponto reflectem uma situação anterior, embora seja de crer que nem tudo neles constitua inovação ⁽⁷¹⁾.

5. *Objectivos e resultados. O Pinhal do Rei, o engenho e as construções navais* — Importa ver agora quais ois objectivos e resultados da construção do engenho dentro da época de D. João V.

O moinho foi levantado a cerca de 1 km. ao norte do lugar da Marinha (depois Marinha Grande) e um pouco a leste, mas bastante perto, do célebre Pinhal de Leiria — o *Pinhal do Rei*,

(68) Doe. 9.

(69) Doc. 6. «Antes do Alvará de 25 de Junho de 1.751 já havia Guarda do Engenho...» (Inquérito realizado por Bernardo J. de Sousa Guerra no Pinhal de Leiria, em 17180-1718U — B.A.C.: Ms. 647-A).

(70) Doc. 6.

(71) Cfr. Arala Pinto, *ob. cit.*, vol. I, p. 186-2Ü1.

segundo a designação então vulgar ⁽⁷²⁾. Devia «serrar madeira para a Marinha», isto é, para as construções navais, e em especial tábuas de coberta, «para que principalmente fora destinado» ⁽⁷³⁾- A serração de madeiras nesta região e o seu aproveitamento nas armadas eram muito antigos e estavam naturalmente ligados ao grande desenvolvimento dos estaleiros e porto da Pederneira, dísfismadamente nos séculos xv a xvii ⁽⁷⁴⁾.

Quanto à produção do engenho, há quem diga que ela era grande, embora sejam poucos os dados numéricos de que podemos dispor. O Pinhal do Rei teria fornecido uma média anual de 151 dúzias de pranchas em 1701-1703, e 7144 em 1728-1733 ⁽⁷⁵⁾. Trata-se apenas, portem, de (exportações pela barra da Figueira da Foz, das quais, aliás, pode ser organizado um quadro mais completo, graças à documentação da antiga alfândega figueirense, aproveitada por A. dos Santos Rocha ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷²⁾ «Tem a sobredita freguezia no lugar do Engenho, distancia do lugar da Marinha hum quarto de legoa, a real fabrica da Madeira, com seu engenho para serra-lla...» (T.T.: *Diccionario Geographico de Portugal* (1758), t. XXII, p. 396). Sobre a denominação *Pinhal do Rei* ver os *Does. 1 e 10*. Cfr. D. António C. de Sousa, *Hiat. Genealógica*, t. I, Lisboa, 1735, p. 202: «... O pinhal de Leiria, a que chamaõ hoje o pinhal del-Rey». Nos fins do século XIX ainda se escrevia: «A mata nacional de Leiria, vulgarmente conhecida por Pinhal dio Rei, Pinhal Real e Pinhal de El-iRei...» (J. Lopes Vieira, *Projecto de revisão do ordenamento da Mata Nacional de Leiria*, in *Boletim da Direcção Geral de Agricultura*, vol. VII, 1899, n.º 4, p. 297). Descrição geográfica da região do Pinhal em J. Custódio de Moraes, *Geologia* © *Geografía da Região do Pinhal de Leiria*, in *Memórias e Noticias*, Publ. do Museu Mineralógico e Geológico da Universidade de Coimbra, n.º 9, 1936, p. 5-4'6. Para a história dos pinhais portugueses, e em especial do de Leiria, reunimos muitos documentos que serão publicados noutro trabalho. Entretanto ver A. Arala Pinto, *O Pinhal do Rei*, 2 vols., Alcobaça, 1938-1939.

⁽⁷³⁾ *Doc. 8*.

⁽⁷⁴⁾ (Cfr. P. M. Laranjo Codho, *A Pederneira. Apontamentos para a história dos seus mareantes, pescadores, calafates e das suas construções navais nos séculos XV a XVII*, in *O Archeologo Português*, vol. XXV, 1922, p. 196-247; Arala Pinto, *ob. cit.*, vol. I, p. 12'2-156 ; Deolinda M. Ribeiro, *Os Descobrimentos e o contributo do «Pinhal del-Rei»*, in *Ocidente*, vol. LIX, 1960, n.º 268, p. 89-92; M. Vieira Natividade, *Mosteiro e Coutos de Alcobaça*, Alcobaça, 1960, p. 99-123.

⁽⁷⁵⁾ Jorge de Macedo, *ob. cit.*, p. 231. Cfr. J. Jardim, *ob. cit.*, p. 66.

⁽⁷⁶⁾ A. dos Santos Rocha, *Materiais para a história da Figueira nos séculos XVII e XVIII*, 2.ª ed., Figueira da Foz, 1964, p. 204.

Nota-se um nítido progresso nas exportações entre os primeiras anos do reinado e os últimos, mas devemos admitir como possível que nem toda essa madeira proviesse do Pinhal de Leiria. Sobre-

Anos	Dúzias de tábuas (Média)	«Achas de lenha»	Carradas de lenha
1701-1703	151		
1709-1711	615		
1713-1717	2.625		
1720	6.362		
1728-1733	7.144		
1737-1742	5.071	6.522	
1743-1748	7.832	3.800	7
1749-1754	7.553	15.347	22

Exportação de madeiras pelo porto da Figueira da Foz

tudo — e este ponto é ainda mais importante — há que ter em conta as saídas pelos portos da Pederneira e de S. Martinho. Faltam-nos, infelizmente, elementos concretos para avaliar o seu volume^ mas os documentos conhecidos levam-nos a crer que por aí se realizava principalmente, na época de D. João V, o envio do tabuado para os arsenais régios, embora pela foz do (Mondego se exportassem também madeiras (77).

(77) Era na Pederneira que estava, no tempo de D. João V, a casa das Terceiras, de que mais adiante voltaremos a falar. Os regimentos pom-balinos de 1751 constantemente se referem à saída das madeiras pela Pederneira e por S. Martinho, sem aludirem à Figueira (Cfr. Arala Pinto, *ób. cit.*, vol. I, p. 177, 182, 184, 188, 190, 199, 201-205). Embora mais tardia, cremos que pode ser invocada no mesmo sentido a devassa realizada em 1775 no Pinhal de Leiria e nas repartições da fábrica e feitorias da Pederneira e S. Martinho pelo juiz Joaquim Manuel de Carvalho (BJA.C.: Ms. 10S3-Å). A propósito do feitor destes dois portos diz o documento: «Os Antecessores deste Feitor sempre tiueraõ a sua asistencia nos Portos da Pederneira e Saõ Martinho, para melhor expedição e arecadação da Real Fazenda...» (*Ibid* fl9. 5 v.-õ). Havia compradores particulares que faziam conduzir a madeira «pelo Porto de Lavos, junto a Figueira» (*Ibid.*, fl. 3 v.) e o juiz sindicante lembrava que o mesmo caminho podia seguir o tabuado enviado para os Arsenais quando os cortes fossem feitos na região da Vieira, portanto na zona

Torna-se, portanto, arriscado todo o cálculo da produção do Pinhal, por falta de dados /mais completos, mas é muito natural que o engenho tenha contribuído para incrementá-la. Há diversas opiniões sobre o rendimento médio dos antigos moinhos de vento holandeses, sendo de admitir, porém, que «o potencial de energia disponível para a produção era elevado» em comparação com civilizações anteriores ⁽⁷⁸⁾. Convém notar ainda que a 'construção do engenho não fez extinguir as «serrarias de mão» particulares, muitas das quais devem ter continuado a viver, pois sabemos que, em 1751, o regimento pombalino do superintendente da fábrica da madeira pretendeu acabar com elas (l§ 19°) > aliás sem resultado ⁽⁷⁹⁾.

Segundo o inquérito realizado no Pinhal de Leiria durante o reinado de D. Maria I (1780-1781), o engenho, destruído alguns anos antes por um incêndio, não devia ser reedificado, por não dar conveniência nenhuma à Fazenda real, «visto que nelle somente se serrava a madeira para o consumo da Fabrica, e não taboas de cuberta, para que principalmente fora destinado». A fim de evitar a grande despesa que se fazia na condução das madeiras para o engenho, mandavam-se serrar no próprio Pinhal e daí eram levadas ao porto de embarque ⁽⁸⁰⁾.

Julgamos, porém, que estas informações exprimem um estado de coisas que já não era o do tempo de D- João V, nem talvez o de parte da época pombalina. Pelo menos é o que sugere a leitura dos regimentos de 1751 e de alguns outros documentos

norte do Pinhal, pois o caminho era muito bom e o transporte ficaria mais barato (*Ibidfi.* 11. v.). Tudo isto confirma o que dizemos no texto. Ver também o Doc. 8.

⁽⁷⁸⁾ L. Mumford, *ob. cit.*, p. 112.

⁽⁷⁹⁾ Uma fonte de 1758 refere-se ao engenho da Marinha e diz: «alem das muitas serras que há em todo o anno para fabricarem mais madeira...» (T.T.: *Dicc. Geographico*, t. XXII, p. 395). Segundo a devassa de 1775, devia ordenar-se que nos lugares vizinhos do Pinhal se não pudesse «contratar em Madeiras, nem ter estancias delias, nem hauer serrarias particulares em distancia de legoa e meia...» (B.A.C.: *Ms. 1083-A.*, fl. 15). Os regimentos de 1751 admitiam que fosse necessário utilizar serras de mão, «por não abranger o serviço do Moinho», mas nestas circunstâncias a madeira devia ser serrada «dentro dos muros do Engenho», salvo em certos casos excepcionais (Cfr. Arala Pinto, *ob. cit.*, vol. I, p. 189 e 194).

⁽⁸⁰⁾ *Doc. 8.*

pouco posteriores, nas referências que fazem à serração de madeiras no engenho destinadas aos arsenais régios ⁽⁸¹⁾.

•Esse serviço não foi certamente pouco importante, dado o desenvolvimento das construções navais e da navegação na época joanina. É certo já ter sido afirmado que ia distante o tempo em que Nicolau de Oliveira, referindo-se à Ribeira das Naus, dizia: «onde se fazem e concertam muy tas e muy grandes naos pera a navegação da India...» ⁽⁸²⁾. Ora, mesmo sem entrarmos em comparações com períodos anteriores, a verdade é que não podemos hoje menosprezar a actividade dos estaleiros no Portugal de D. João V. Uma fonte do princípio do reinado dá-nos completa notícia «dos sitios donde El-Rey de Portugal tem fabricas de Navios de guerra, e mercantes, por ter muitas madeiras, e Rios para 'as conduçoens».

I>e acordo com esse testemunho, havia em Lisboa ocidental «duas Ribeiras, ou Arsenaes Reaes donde se fabricam Naos de guerra» e muitos outros sítios «donde se fabricam Naos mercantes» ⁽⁸³⁾. Em Setúbal construíam-se naus mercantes, podendo fazer-se também de guerra^ «e tem Rios para conduzir as madeiras, que tem muitas». De S. Martinho, onde havia «Ribeira dei Rey», saíam naus de combate e de comércio. O mesmo acontecia, quanto às últimas, em Aveiro e Viana, e «na cidade do Porto tem El-Rey Ribeira ou Arsenal Real, donde se fabricam Naos de guerra, e para as mercantes tem muytos estalleyros».

Os centros de construção naval não se confinavam ao território europeu: espalhavam-se por todo o mundo português de então. Encontrava-se uma ribeira ou arsenal real na cidade da Baía e «em todos os Portos do Brazil se podem fabricar Naos de guerra, e se fazem as mercantes em muitos portos, por que ha muita madeira e Rios para as conduçoens». Construíam-se bar-

⁽⁸¹⁾ Enquanto não publicamos esses documentos ver A. L. da Costa Almeida, *Repertorio remissivo da legislação da Marinha e do Ultramar comprehendida nos annos de 1317 até 1856*, Lisboa, 1856, p. 423-424.

⁽⁸²⁾ Airala Pinto, *ob. cit.*, vol. I, p. 171.

⁽⁸³⁾ Um dos arsenais foi da Junta do Comércio (Adolfo Loureiro, *Os portos maritimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, vol. III, parte II, Lisboa, 1906, p. 481).

cos em Goa, «em muitos Portos da índia», -em Macau e em Timor, bem como em Angola, que tinha arsenal «e muitas madeiras junto da cidade»⁽⁸⁴⁾.

Seria certamente excessivo pensar que todos esses estaleiros viveram em actividade constante e que de todos saíram navios de grande porte, mas alguns tiveram papel de relevo no desenvolvimento da navegação portuguesa. O mais importante foi, sem dúvida, o de Lisboa. Uma planta de 1712/7 mostra que o arsenal régio tinha duas carreiras de construção e dispunha de oficinas e armazéns⁽⁸⁵⁾. Pela mesma época, um francês que esteve no nosso país descreve-o em termos significativos: «On voit tout auprès l' Arsenal, qui est fort beau [...]. Le Chantier pour la construction des Vaisseaux, touche presque au Palais. On y travaille sans cesse pour le Roi...»⁽⁸⁶⁾. Ideste trabalho resultaram muitas das naus de guerra fabricadas no reinado de D. João V⁽⁸⁷⁾.

Quanto aos navios mercantes, pretende a mesma fonte francesa que tinham de ser adquiridos no estrangeiro: «A l'égard des Vaisseaux Marchands, on est obligé de les faire venir des Pays étrangers, à cause que le bois est d'une grande rareté en Portugal, où il n'y a que du bois de Pin, même pour brûler»⁽⁸⁸⁾. Afirmações exageradas, pois nem os barcos de comércio eram todos importados, nem as madeiras eram de tal raridade que a isso obrigassem.

⁽⁸⁴⁾ António do Couto de Castello Rrainco, *Memorias Militares Pertencentes ao Serviço da Guerra assim terrestre, como marítima*, Amsterdam, 1719, p. 2*87—2*89. Sobre as Construções navais no Braíl da época de D. João V ver também: S. da Rooha Pita, *Historia da America Portuguesa*, 3.ª ed., Raia, 1950, p. 97-98, 3'75, 402-403. Cfr. H. Ferreira Lima, *Formação industrial do Brasil (Período colonial)*, Rio, 1961, p. 1&2-202.

⁽⁸⁵⁾ A. Loureiro, *ob. cit.*, vol MI, parte II, p. 481.

⁽⁸⁶⁾ *Description de la ville de Lisbonne*, Paris, 1730, p. 29. Cfr. Merveilleux, *Mémoires instructits pour un voyageur dans les divers Etats de Y Europe*, t. II, Amsterdam, 1738, p. 158.

⁽⁸⁷⁾ Quirino da Fonseca, *Os Portugueses no Mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal*, vol. I, Lisboa, 192;6, p. 503-'6i2 7. Cfr. José Cândido Corrêa, *Memoria acerca das construcções e armamentos navaes e dos estabelecimentos de ensino que lhes dizem respeito*, in *Catalogo oficial dos objectos enviados á Exposição Industrial Portuguesa em 1888*, Lisboa, 1#88, p. 103-104.

⁽⁸⁸⁾ *Description de la ville de Lisbonne*, p. 29, Cfr. p. 10.

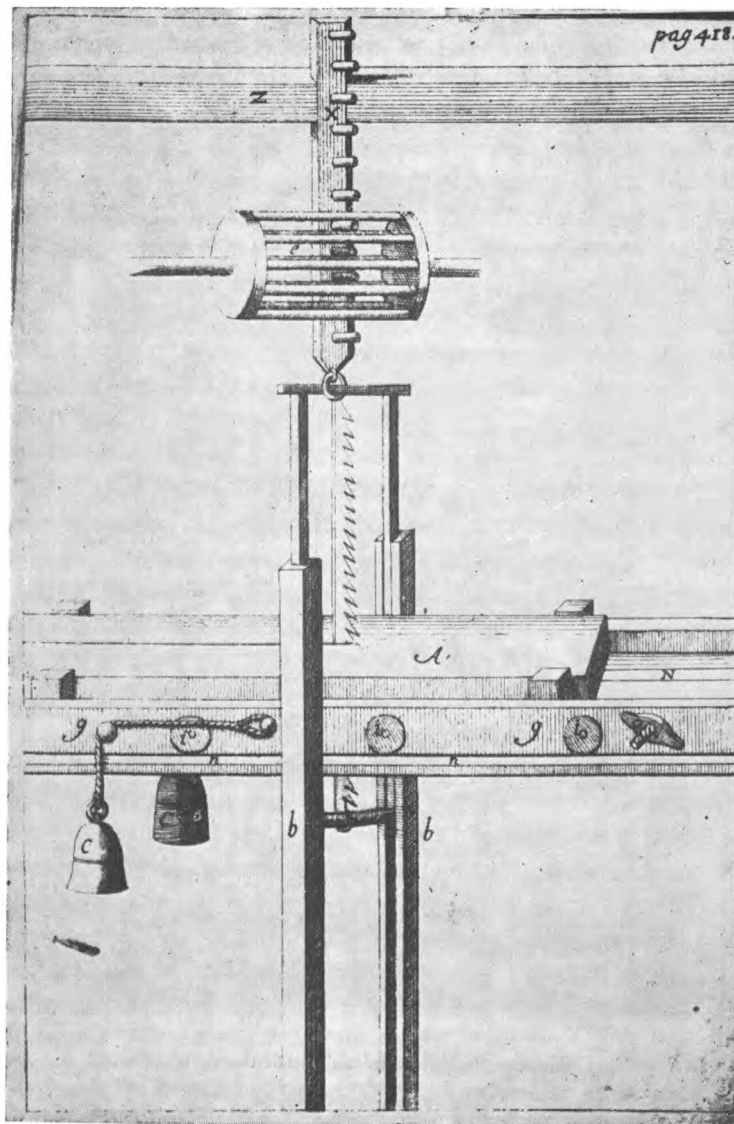
O exagero, no -entanto, não exolui um fundo d/e verdade: vinham do estrangeiro muitos materiais para a construção naval ⁽⁸⁹⁾ e temos indícios de falta de madeiras em certas regiões, especialmente nos fins da época joanina ⁽⁹⁰⁾. Uima consulta do Conselho da Fazenda, dos últimos dias do reinado, mostra bem o que ha, simultâneamente, de verdadeiro e de excessivo nas citadas afirmações. Os mestres dos estaleiros da Boa Vista e de Alfama tinham pedido que se proibisse aos donos dos pinhais o corte e venda de pinheiros mansos para lenhas, pela falta que deles experimentavam no fabrico das embarcações do comércio, e alegavam «que elles costumavaõ fabricar os Navios, assim na-cionaes como estrangeiros, e fazer as embarcações assim para o Comercio e serviço da Cidade, como para a navegaçãõ de Barra fora, o que tudo costumavaõ obrar com madeiras de Pinho rna-nço deste Reyno, por serem muy proprias para as dittas obras, por cuja razãõ taimbem se uzava delias na fabrica real da Ribeyra das Naoz...» ⁽⁹¹⁾. É certo, portanto, que as madeiras nacionais nem sempre bastavam para as necessidades da construção naval, mas também é certo que com elas se fabricavam navios de guerra e de comércio...

Actividade dos estaleiros, legislação adequada e circunstâncias económicas favoráveis fizeram do reinado de D. João V um período de grande desenvolvimento da marinha mercante. «O movimento do porto de Lisboa era activíssimo, quer em barcos nacionais, quer estrangeiros. iSó em Lisboa entravam vindos directamente do Brasil uma média de 60 a 70 barcos por ano e saíam uma

⁽⁸⁹⁾ **Incluido, na carga de navios que entravam no porto de Lisboa e da qual temos conhecimento por diversas fontes do tempo: L. Montez Mattozo, *Ano Noticioso e Historico*, 2 vols., Lisboa, 1934-d93<8; *Gazeta de Lisboa; Folheto de Lisboa*; etc.. Também por vezes se procedeu à aquisição de navios de guerra. Em 1717 foram comprados quatro na Holanda (B.A.C.: Ms. 4-V.; E. Brasão, *D. João Vea Sajgfa Sé*, Coimbra, 19-37, p. ISS-ISó, noita). A artilharia, porém, veio da Inglaterra e dela dizia o conde de Tarouca (em officio de 3-Junho-1717 para o secretário de Estado): «*A Artilharia he muito boa e mais oumprida do que a que antes se fabricava, seguindo o methodo novo, de sorte que prefere muito á de Suecia*» (B.A.-C.: Ms* 4-V.).**

⁽⁹⁰⁾ Ver, no fim, a Nota F — *Falta de madeiras em Portugal*.

⁽⁹¹⁾ Consulta do Conselho da Fazenda (Lisboa, 15-Julho-1T50) — T.T. : *Ministério do Reino*, maço 293.



Engenho manual de serrar madeira (c. 1730)

(Inácio da Piedade Vasconcelos, *Artefactos symmetricos, e geometricos*, Lisboa, 1733, entre p. 418-419).



Transporte de madeiras no século XVIII

(Duhamel du Monceau, *Du transport, de la conservation et de la force des bois*, Paris, 1767, pl. 1).

média de 40 a 50 barcos...» (92). A respeito dos outros portos temos menos informações, porque as fontes são fragmentárias e estão pouco estudadas (93). Mas não pode haver dúvidas de que a grande corrente da navegação nacional se verificava entre Portugal e o Brasil. «Não conhecemos nem praticamos outra navegação mais que a do Brasil, — escrevia D. Luís da Cunha em 1738 — não mierecendo a da índia esite nome, pelos poucos navios que nella empregamos». O aumento da nossa marinha, a seu ver, não consistia apenas em S. M. mandar fabricar maior número de navios de guerra, porque seriam «outros tantos Corpos mortos» faltando-lhes os marinheiros; mas como estes aumentam com a navegação e «Nauegação e Comercio são quazi sinónimos», tudo estava em ver como se podia alargar o comércio, parecendo ser o expediente mais próprio para esse efeito o da criação de uma Companhia do Oriente (94).

Anos antes, já o célebre diplomata entendia que podíamos ter muitos navios mercantes navegando por toda a parte e esperava que assim acontecesse, «pella grande e real applicação que El Rey Nosso 'Senhor quer por em matéria tão importante» (95).

Não eram simples lisonja estas palavras, pois D. João V, como também seu irmão D. Francisco (96), interessava-se realmente pelos progressos da marinha nacional. Temos a prova disso na aquisição que mandou fazer na França e na Holanda de numerosos

(92) Jorge de Macedo, *ob. cit.*, p. 101. 'Este investigador prepara um trabalho sobre o movimento do porto de Lisboa no século XVIII. Entretanto, ver as fontes citadas na nota 89 e também M. Lopes de Almeida, *Noticias históricas de Portugal e Brasil (1715-1750)*, Coimbra, 1951.

i(93) Ver, no entanto, A. d'os Santos Rocha, *ob. cit.*, p. 188-198; Virgínia Raiu, *O movimento da barra do Douro durante o século XVIII: uma interpretação*, in *Boletim Cultural* da C.M. do Porto, vol. XXI, 1958, p. 5-2:7. Sobre as fontes: F. Belard da Fonseca, *O Arquivo Oeral da Alfândega de Lisboa*, Lisboa, 1950; Virgínia Rau, *Fontes para o estudo da economia marítima portuguesa*, in *Estudos de História Económica*, Lisboa, 1961, p. 65-87.

(94) Este documento e o da nota seguinte serão publicados noutra oportunidade.

(95) Carta ao marquês de Abrantes ('28-Juñho-1721)—T.T.: *Correspondencia diplomática*, n.º 16.

(96) iCfr. D. António C. de Sousa, *Hist. Genealógica*, 2.ª ed., t. VMI, p. 128:17#238.

livras sobre a arte de navegar e a manobra dos barcos, as construções navais e a legislação marítima, a pilotagem, a determinação das rotas e ais marés. Não faltou, mesmo, um *Traittê de la construction et des principiaux usages des instrumens de Mathématique et en particulier de ceux qui regardent la navigation*, sem falar de atlas, relações de viagens e numerosas obras respeitantes ao comércio e às suas técnicas (97).

Significativo é também que o Rei *Magnânimo* tenha chamado ou admitido no nosso país técnicos estrangeiros cujas especialidades se relacionavam com a navegação. Assim, em 1721 e por ordem real, D. Luís da Cunha fez Vir de França para a Ribeira das Naus de Lisboa o construtor naval inglês Radcliffe, que prometia curvar as pranchas para os costados dos navios sem as queimar, pela aplicação de novos processos técnicos (98).

Não foi chamado, mas foi aproveitado o francês João Baptista Dudain, que em 1737 dirigiu no Porto o fabrico de uma nau de guerra, notável — segundo uma fonte do tempo — não só pelas exedentes madeiras de que era feita, «mas pela nova idéa com que a fortaleceu, para nam alquebrar» (").

Por ordem do soberano foi mandado vir de Génova um certo José Grondona, que durante cerca de trinta anos (1716-1748) trabalhou como «Mestre da Fabrica dos Toneis Genovezes», estabelecida em Belém, e importante «para a boa arumação da Aguada das Nãos de guerra» (100).

Muitos outros mestres e artífices estrangeiros — principalmente

(97) Os documentos comprovativos serão publicados noutro estudo. O *Traittê* talvez seja a Obra de N. Bion, impressa em Paris em 1709 (Cf. F. Russo, *Histoire des Sciences et des Techniques. Bibliographie*, Paris, 1954, P. 61).

i(98) Ver o nosso estudo *Um construtor naval inglês em Portugal (1721-1723)*, Coimbra, 19-62.

(") *Gazeta de Lisboa Occidental*, n.º 44, 31-Outubro-1737, p. 528. Cfr. Quirino da Fonseca, *ob. cit.*, p. 5 70-6 71. Dudain foi depois nomeado mestre Construtor da Ribeira de Goa e embarcou para a Índia em 1741, mas morreu na viagem (Consulta do Conselho da Fazenda. Lisboa, 10-Março-1761 — T.T.: *Cons. da Fazenda*, livro 73, fis. 203 V.-204 v.).

(100) Ver, no fim, a Nota G — José Grondona, mestre da fábrica dos tonéis genoveses em Belém (1716-1748).

ingleses e franceses — trabalharam nessa época em Portugal e na Índia em actividades ligadas com a construção naval ⁽¹⁰¹⁾.

6. O *problema do transporte das madeiras* — [Resta-nos tratar ainda de um problema intimamente relacionado <com a história do Pinhal de Leiria e do engenho: o do transporte das madeiras.

iDe acordo com o *Regimento para o Feitor das madeiras da Pêdemreira* (1674), quando o Conselho da Fazenda ordenasse um corte no Pinhal de Leiria, o mestre da Ribeira das Naus daria relação, por ele assinada, das madeiras que se haviam de cortar. Aprovada pelo Conselho, seria depois enviada ao feitor da Pederneira e ao guarda-mor do Pinhal, os quais indicariam o lugar onde se havia de fazer o corte e ajustariam este com os oficiais para ele nomeados, podendo realizar-se por •empreitada ou por jornais ^{O^{o2}}). O provedor dos Armazéns, por seu lado, devia ter «particular cuidado» em que os cortes se realizassem com a antecipação necessária, de modo a não faltarem as madeiras à obra a que se destinavam. Recomendava-se também que se fizessem no tempo próprio, que era o das luas minguantes de Dezembro e Janeiro ⁽¹⁰³⁾.

Posto isto, tornava-se necessário transportar as madeiras para o engenho, a fim de serem serradas, e depois para Lisboa, onde seriam utilizadas principalmente na construção naval. Ora, este transporte não se fazia sem dificuldades. Na primeira metade do século xvrii as estradas e caminhos eram quase sempre muito maus, e os carros, com deficiências de construção, e puxados por bois ou mulas, não dispunham de grande capacidade nem de rapidez. Daí a preferência dada às vias marítimas e fluviais, sempre que se tornava possível a sua utilização. O transporte por barco

(101) Ver os nossos estudos *Um construtor naval francês em Portugal e Espanha (1718-1721)* e *Um construtor naval inglês em Portugal (1721-1723)* e a bibliografia neles citada.

(i^{o2}) iCfir. J. J. de Andrade e Silva, *Collecção ckronologica da legislação portugueza*, vol. de 1,667-1674, Lisboa, 1<856, p. 367.

.(i^{o3}) *Regimento para o provedor dos Armazéns* (1674), cap. XXIII (Andrade e Silva, *ob. cit.*, vol. die 1657^1674, p. 314). Ofr. Inácio da Piedade Vasconcelos, *Artefactos symmetriacos, e geometricos*, p. 65-67; J. A. Garrido, *Livro de Agricultura*, p. 64, 66, 66 e 70,

resultava geralmente mais fácil e muito mais barato ⁽¹⁰⁴⁾. Basta citar o exemplo significativo das barcas «carreiras» do Tejo, que em 1733, segundo então se calculava, podiam conduzir, dos pinhais da Azambuja e Virtudes, para o provimento das naus, mais de 65 carradas de lenha cada uma ⁽¹⁰⁵⁾.

A questão pos-se também, como é natural, para as madeiras cortadas no Pinhal de Leiria. O transporte terrestre para Lisboa tornar-se-ia moroso e extremamente caro. Como a ausência de grandes cursos de água não permitia o uso da via fluvial em larga escala, havia que recorrer ao caminho do mar ⁽¹⁰⁶⁾. A utilização deste, porém, era condicionada pela existência de portos, que na realidade faltavam na zona do Pinhal, dados o traçado e a natureza da linha costeira ⁽¹⁰⁷⁾. A foz do Lis le S. Pedro de Muel só mais tarde foram aproveitados para a exportação das madeiras; por outro lado, a acção destrutiva do mar e a invasão das areias tinham forçado a abandonar o antigo porto de Paredes, já desde o século xvi, segundo parece ⁽¹⁰⁸⁾. Nestas circunstâncias, veio a caber papel de relevo, pela sua relativa proximidade, aos portos da Pederneira, S. Martinho e Figueira da Foz.

(104) Trataremos este assunto mais pormenorizadamente num estudo que preparamos: *D. João Vea abertura do «Tejo Novo»*. Ver entretanto: F. Castelo-Branco, *Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa*, Lisboa, 1958, e *Os moinhos na economia portuguesa*, in *Rev. Port. de História*, t. VIII, 1969, p. 42; B. Amândio, *O Engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e o porto de mar de Esposando em 1800*, Esposende, 1958, p. 41-46, 63-66; H. Cavailès, *La route française. Son histoire, sa fonction*, Paris, 1946, p. 63-71; G. Menéndez Pidal, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, p. 115-119; T. S. Ashton, *An Economic History of Engl and: The 18-th Century*, Londres, 1959, p. 70 '81 ; P. Rousseau, *Histoire des transports*, Paris, 1961, p. 146-209, 215-720.

⁽¹⁰⁵⁾ Doc. 10.

⁽¹⁰⁶⁾ (POT altura de 1783-1790, um autor anónimo entendia que se poupariam carretos «para o embarque das Madeiras para os portos da Pederneira e S. Martinho se se esdavassem os muitos regatos que cortaõ os Pinhaes e formase hum rio por onde em jangadas se conduzissem as Madeiras ao porto de mar» (B.N.L.: Col. Pomb., Ms. 461, fl. 183, nota ms. à margem).

⁽¹⁰⁷⁾ Descrição da costa em A. Loureiro, *Os portos marítimos de Portugal*, vol. II, Lisboa, 1904, p. 249-251, 277-280; J. Custódio de Morais, *ob. cit.*, p. 10-19; Arala Pinto, *ob. cit.*, vol. I, p. 80-91.

⁽¹⁰⁸⁾ A. Loureiro, *ob. cit.*, vol. II, p. 244-245; J. Custódio de Morais, *ob. cit.*, p. 16-18; Arala Pinto, *ob. cit.*, vol. I, p. 75-79.

No tempo de D. João V, era principalmente pelos dois primeiros que se realizava a saída dos produtos do Pinhal, apesar das dificuldades resultantes do crescente assoreamento ⁽¹⁰⁹⁾. 'Na ribeira da Pederneira existia em 1721, segundo documento coevo, «huma Caza magnifica, a que chamad as Tercenas, aonde se recolhem as madeiras que se cortad no Pinhal chamado de El Rey, e d-ahy se conduzem e embarcad para a Cidade de Lisboa-, para cuja função ha feitor, escrivad e meyrinho» ⁽¹¹⁰⁾. Mas a constante agitação do mar nesta zona da costa (so diminuida nos meses de verão) e a invasão das areias, com a consequente obstrução da foz do Alcoa, tornaram cada vez mais dificil o trabalho da 'carregação dos barcos, que frequentemente eram obrigados a refugiar-se na *concha* de IS. Martinho. Apesar da maior distancia, que fazia aumentar a despesa das conduções, e embora faltem dados numéricos, tudo nos leva a orer que o movimento da saída de madeiras per este porto acabou por superar o da Pederneira, provavelmente ainda no tempo de D. João VC⁽¹¹¹⁾.

iLavos e a Figueira, na foz do Mondego, também eram utilizados, embora, segundo nos parece, em menor escala ⁽¹¹²⁾.

Oo Pinhal para o engenho e deste para os portos o transporte fazia-se em carros de bois dos lavradores da comarca de Leiria, que a tal eram obrigados, mas que deviam receber remu-

(ioB) iyjer , escrevemos na nota 717.

!(no) (Brás Raposo da Fonseca, *Noticias remetidas à Academia Real Leiria* (1721) —BJU.C.: Ms. 503, fl. 130 v. Cfr. *Doc. 10. Ver, no fim,a Nota H — Feitores e m&irinhos das madeiras da Pederneira no tempo de D. João V.*

i¹¹¹) *Doc. 8. Cfr. A. Loureiro, ob. oit., vol. II, p. 247, 249, 250, 25>8-2'59 ; M. Vieira Natividade, ob. cit., p. 99-109, 114-115. Os regimentos pombalinos de Junho -die 1751, posteriores menos de um ano à morte de D. João V, já sugerem a preponderância de S. Martinho relativamente à Pederneira.*

.(H:) y_{er} a nota 77. Cfr. J. Jardim, *ob. cit.*, p. 66. Em Fevereiro de 1723, o almoxarife da alfândega da Figueira, Manuel das Neves, estava encarregado, por ordem real, «de fazer hum corte de Madeira para as obras do Paço». Não nos dizem os documentos onde devia ser efectuado, mas um deles manda remeter uma ordem «para o Prouedor da Comarca de Leiria» (Cartas de Diogo de M. Corte Real ao marquês de Fronteira, de 19 e 23-Fevereiro-172'3 — B.U.C.: Ms. 107, fis. 78 e 79). Nos princípios de Agosto do mesmo ano entrava no porto de Lisboa um navio português vindo «do Mondego com madeira» (*Gazeta de Lisboa Occidental*, n.º 3<2, 12-Agosto-H7123).

neração pdo serviço e gozavam de certos privilégios ⁽¹¹³⁾. Elssa actividade -era tão importante que, segundo uima fonte do tempo (1733), «os lavradores daquelle citio não tem outro Exercício mais do que carrearem madeiras para varias partes e levarem lenhas a Lisboa» ⁽¹¹⁴⁾. Os diziimeiros do bispo e cabido da sé de Leiria estavam isentos do encargo ⁽¹¹⁵⁾, mas os outros carreiros deviam cumprir as ordens do superintendente do engenho, sob pena de sanções. O sistema prestava-se, naturalmente, a extorsões e abusos, e é certo, por outro lado, que os pagamentos andavam com frequência em atraso ⁽¹¹⁶⁾ ; não admira, por isso, que os carreiros recorressem a fraudes e trabalhassem às vezes de má vontade ⁽¹¹⁷⁾.

A essas dificuldades juntavam-se as resultantes das más estradas, dois carros mal construídos e da fraca alimentação dos bois numa região de poucos pastos ⁽¹¹⁸⁾« Esta situação manteve-se até

⁽¹¹³⁾ *Regimento para o Feitor das madeiras da Pederneira (1674)*, in Andrade e Silva, *ob. cit.*, vol. de 16:57-1&74, p. 357; Regimentos de 1751 (Arala Pinto, *ób. cit.*, vol. I, p. 184, 188-192, 201-205); B.A.C., *Ms. 1083-A.*; Visconde de Balsemão, *Memoria cit.*, p. 2'61-2i62. Sobre as vantagens dos Carros de bois relativamente à condução por mulas ou cavalos ver João A. Garrido, *Liuro de Agricultura cit.*, p. 82-83.

⁽¹¹⁴⁾ *Doc. 10.* Provavelmente está no texto «Lisboa» ipor lapso, em vez de «Leiria».

⁽¹¹⁵⁾ Ver, no fim, a Nota I — *O transporte de madeiras do Pinhal do Rei e a isenção dos dizimeiros da mitra e cabido de Leiria.*

⁽¹¹⁶⁾ B.A.C.: *Ms. 1083-A.*; J. B. de Andrade e Silva, *Memoria sobre a necessidade e utilidades do plantio de novos bosques em Portugal*, Lisboa, 1815, p. 137. Em 1752, os lavradores da comarca de Leiria e mais pessoas que trabalharam pela repartição dos Armazéns na feitoria das madeiras dos portos da Pederneira e S. Martinho fizeram petição ao Rei, pelo Conselho da Fazenda, «dizendo que a elles se lhes deviaõ os seos jornaës desde o anno de 1721 thê 1740, vencidos asim no carreto das madeiras que se cortaraõ nos Binhaës para a Fabrica da Ribeira das Naos como de outros serviços feitos com ellas thê o seo embarque», e, como eram «homens pobres, que necessitavaõ do que adquiriraõ pelo seo trabalho», solicitavam o pagamento. O provedor dos Armazéns, com o qual concordou o Conselho, foi de parecer se lhes pagasse logo, «por não ser justo que estivessem padecendo os pobres tantos annos sem serem embalsados do que se lhe estava devendo» (T.T.: *Conselho da Fazenda*, liv. 74, fis. 24 V.-25).

⁽¹¹⁷⁾ iCfr. B.A.C.: *Ms. 1083-A.*; Arala Pinto, *ob. cit.*, vol. I, p. 184, 18*8,205.

⁽¹¹⁸⁾ Cfr. J. B. de Andrada e Silva, *ob. cit.*, p. 137-138; F. M. Pereira da Silva e C. M. Batalha, *Memoria sobre o pinhal nacional de Leiria, suas madeiras e productos rezinosos*, 2.^a ed., Lisboa, 18519, p. 24-25.

multo mais tarde e assim se compreende que ainda em meados do século xix se dissesse ser «por falta de um meio prompto e económico para a condução e embarque das madeiras do pinhal de Leiria para Lisboa» que este perdia grande parte do seu valor e o Estado não aproveitava todas as vantagens oferecidas por tão grande mata ⁽¹¹⁹⁾.

7. O fim do engenho. Conclusão — Não temos pormenorizadas informações acerca do engenho do Pinhal do Rei nos últimos anos do reinado de D. João V, mais alguns documentos da época e outros pouco posteriores mostram-nos claramente que continuou a funcionar ⁽¹²⁰⁾. No verão de 1742, o Cardeal da Mota acompanhou a Rainha D. Maria Ana de Áustria à Pederneira e à Nazaré, manifestando nessa altura a intenção de visitar o engenho, mas não sabemos se chegou a realizar tal projecto ⁽¹²¹⁾.

As irregularidades e descaminhos verificados na administração do Pinhal e do moinho levaram o governo de D. José, logo em 1751, a publicar toda uma série de importantes regimentos, com o fim de «atalhar os prejudiciais efeitos destas desordens» ⁽¹²²⁾. Certo é, no entanto, que nem as normas então estabelecidas nem a legislação posterior conseguiram evitar novos abusos e prevaricações, como bem o revela a sindicância realizada em 1775 ⁽¹²³⁾. E pouco antes dera-se a catástrofe: na noite de 19 de Junho de 1774 incendiou-se o engenho. O fogo declarou-se no eixo do moinho e não tardou a propagar-se a toda a construção. Sendo esta, como

(119) pereira da Silva e C. Batalha, *ob. cit.*, p. 24.

(120) Ver o § 4.º deste estudo (*Administração*) e a Consulta do Conselho da Fazenda de 6-Setembro-1749 sobre pretenderem as religiosas de Santa Ana de Leiria madeiras para os reparos do seu convento, solicitando a S. M. Ihes mandasse «dar a dita madeira do Engenho das Fabricas della citto na Marinha Grande» (T.T.: *Cons. da Fazenda*, liv. 73, fis. 71-72).

(121) «No mesmo dia [12 Agosto] se cantou na Caça da Senhora da Nazaré, estando presente o Em.^{mo} Cardeal da Motta, o *Te Deum* [...]. Nam «e sabe quando voltará à Corte, porque fazia tençam de hir ver o Real Engenho da madeyra do Pinhal de Leyria» (*Folheto de Lisboa*, n.º 33', 12-Agosto-1742 — B.N.L.: F. G., Ms. 8066, p. 41'5). Sobre o interesse do Cardeal da Mota pelas questões económicas ver: Jorge de Macedo, *O pensamento económico do Cardeal da Mota*, Lisboa, 1960.

(122) *loc. cit.*

(123) B.A.C.: Ms. 1083-A.

já sabemos, de madeira coberta de breu, em pouco tempo ficou reduzida a cinzas e a algumas ferragens inúteis ⁽¹²⁴⁾.

Não se pensou numa reconstrução, nem tal coisa se considerou conveniente, porque «alem de ser preciso fazer huma grande despeza», entendeu-se que não daria interesse à Fazenda real, visto que o engenho, na altura do incêndio^ já não serrava tábuas de coberta; a fim de evitar o dispêndio do transporte das madeiras para a fábrica, serravam-se no próprio Pinhal e daí eram conduzidas para S. Martinho ⁽¹²⁵⁾. Por outro lado, em data que não podemos precisar, mas provêdmente ainda em fins do século xvm, foram construídos dois engenhos hidráulicos para serragem de madeiras, um na Ponte Nova e outro em S. Pedro de Mud, o que também pode ter contribuído para considerar desnecessária a reconstrução do moinho de vento da Marinha Grande ⁽¹²⁶⁾-

A iniciativa- de D. João V, ao fazer levantar, em 1723, o engenho do Pinhal do Rei, não passou despercebida aos seus pane-giristas, que a exaltaram como realização admirável. Depois, com o correr do tempo, foi quase inteiramente esquecida. Para isso deve ter concorrido uma ideia vulgar na historiografia do século pasiado e ainda nas primeiras décadas do actual: a do nítido contraste entre o reinado do *Magnanimo* e o periodo pom-balino, entre o «governo desastroso de D. João V» e a obra de «um estadista çluminado, resoluto, patriotico, ousadamente revolucionario» ^(12 7). Visão simplista, afinal, como a de algumas *reabilitações* modernas de sinal contrário, mas visão que se difundiu, levando, quantas vezes, à incompreensão e até a curiosos erros. Assim, ainda não há muitos anos, um dos estudiosos que mais se interessaram pela história do Pinhal de Leiria fazia referência à crise que teria atingido o seu ponto agudo «no reinado freirático

O²⁴) Doc. 8.

¹(125) LDoc. 8.

⁽¹²⁶⁾ Visconde de Balsemão, *ob. cit.*, p. 262-263. O autor, que esteve na região em 181i2, diz que, para a serragem da madeira, havia «n'outro tempo» três engenhos, sendo um dje vento e dois de água. Os termos usados implidam certo afastamento cronológico.

⁽¹²⁷⁾ j, M. Latino Coelho, *O Marquez de Pombal. Obra commemo-rat iva do centenario da sua morte*, Lisboa, 1385, p. IS. Cfr. M. Lopes de Almeida, *Portugal na época de D. João V*, in *Atas do Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, Nashvihe, 1953, p. 253 e 258.

de D. João V, «em que os erros administrativos se juntam à miséria económica e financeira» e atribuía a fundação do engenho ao marques de Pombal ⁽¹²⁸⁾. Foi talvez influenciado pelos regimentos de 1751, que na verdade constituem «um regulamento florestal completíssimo para a época» ⁽¹²⁹⁾. Mas neste domínio, como noutros, há mais continuidade do que ruptura e inovação relativamente ao período anterior ⁽¹³⁰⁾.

À margem de panegíricos e de libelos, o que deve interessar-nos é o significado da construção joanina dentro do seu ambiente histórico. (Esse significado claramente se deduz de quanto acabamos de dizer. O engenho do Pinhal do Rei aparece-nos como sintoma de um progresso técnico ainda tímido e incipiente, mas que a pouco e pouco se afirmava, tentando resolver certos problemas económicos e responder às novas preocupações técnico-científicas. cremos, por outro lado, que ele é indício bastante seguro do desenvolvimento das construções navais na primeira metade do século XVIII, em estreita ligação com a prosperidade do comércio ultramarino na mesma época ⁽¹³¹⁾).

LUÍS FERRAND DE ALMEIDA

NOTAS

A — *Inovações técnicas em moinhos, azenhas e atafonas no tempo de D. João V.*

Em 1711, um clérigo cujo nome desconhecemos fazia chegar ao Rei a notícia de um «novo invento»: uma roda que andaria continuamente «por ordem natural», podendo servir para diversos fins, Como moinhos e atafonas (B.U.C.: Ms. 107, fs. 3-4).

⁽¹²⁸⁾ Arala Pinto, *ob. cit.*, vol. I, p. 171 e 207.

⁽¹²⁹⁾ *Ibid.*, p. 207.

⁽¹³⁰⁾ 'Cfr. as judiciosas observações de Jorge de Macedo, *A situação económica no tempo de Pozribal*, p. 32-33, 192-194.

⁽¹³¹⁾ Cfr. *ibid.*, p. 100-101. Parece ser Jorge de Macedo um dos raros autores que, modernamente, notaram a importância do engenho (*Ibid.*, p. 231).

Em 1727, D. João V concedeu privilégio ao castelhano Román de la Torre, «JMestre de Engenhos de moer paõ», para «hum moinho de moer trigo que com hua besta moesse em o discurso de vinte e quatro oras sessenta alqueires de grão sahindo farinha muy boa e sufficiente...» (Cfr. *Gazeta de Lisboa Occidental*, n.º 42, 16-Outubro-1727, p. 336; Sousa Viterbo, *Inventores portugueses*, p. 53-54).

De cerca de 1730 devem datar os inventos de Inácio da Piedade Vasconcelos, que deles nos deixou notícia numa obra publicada em 1733. Constavam de uma atafona e diversos moinhos manuais e hidráulicos, aplicados à moagem e a outras actividades (*Artefactos symmetriacos, e êometricos*, Lisboa, 1733, p. 409-42)². Cfr. Sousa Viterbo, *Inventores portugueses*, 2.ª série, Coimbra, 1914, p. 2i9). Ao tratar do primeiro destes engenhos, o autor acentuava: «He este engenho especialmente novo, e os mais que se seguem, porque até ao tempo presente nunca foraõ vistos, pois a minha industriosa paciencia os fabricou, inventando-os, com laboriosas fadigas, para a utilidade commua, fazendo para isto varias experiencias» (*Ob. cit.*, p. 409). Pela mesma obra sabemos que se usavam em Portugal certos moinhos manuais importados da Inglaterra: «iSaõ estes moinhos huns, que vem de Inglaterra, em os quaes se moe à maõ, que se os fizerem mayores, faraõ em poucas horas muita farinha. Estes moynhos manuaes, que se fazem em Inglaterra, saõ já muito conhecidos neste Reyno de Portugal...» (*Ibid.*, p. 410-411).

Em 1741 concedeu D. João V privilégio a Manuel Domingues para fazer e usar por 16 anos «hum emgenho novo de vento de moer trigos com muita facilidade e brevidade e juntamente outro emgenho para sobir e deçer as mós por serem pedras muito pezadas...» (Cit. por S. Viterbo, *Inventores portugueses*, p. 103-104).

Em 1745, o Rei, tendo em conta que Domingos Velho Vieira, residente em Évora, lhe representou ter «inventado huma nova maquina de moer pam na dita cidade, a qual era utilissima para prouer de farinhas todas as povoações em qualquer tempo, pois era independente de agoa, vento e bestas e só o impulso de hum homem poderia fazer -andar muitas pedras», concedeu-lhe o privilégio do seu uso exclusivo por 10 anos <(Cfr. S. Viterbo, *Inventores portugueses*, p. 97-93).

O problema do abastecimento das farinhas era de tal modo sério que até os cães foram aproveitados para mover atafonas. Depois de se referir às diversas utilidades de uma «roda» accionada por este modo, um autor do tempo informa: «Também pelo mesmo engenho curioso se vê nesta Cidade moer trigo, e fazer boa farinha por engenho inventado no anno de 1747, e se vay continuando o mesmo por muitas outras partes» (João A. Garrido, *Livro de Agricultura*, Lisboa, 1749, p. 111-112).

Aos últimos anos do reinado de D. João V e primeiros do de D. José pertencem as actividades do célebre Bento de Moura Portugal, autor de numerosos inventos e aperfeiçoamentos de carácter científico e técnico. Dadas as circunstâncias já referidas, não seria natural que esquecesse os problemas da moagem. Sabemos que, de facto, as azenhas o interessaram e que dirigiu a construção de algumas, em diversos pontos do país, com modificações destinadas a aumentar-lhes o rendimento. Parece não ser posterior a 1751 a «reforma»

que realizou em du as azenhas que possuía o mosteiro de S. Vicente em Santo Antão do Tojal. Em carta de 30-Maio-1765 para o conde de S. Lourenço informava o próprio Bento de Moura: «Também a reforma, que fiz nas azenhas dos Padres de S. Vicente em S. Antonio do Tojal, he attendi vel; porque sem augmentar a queda, nem a agoa, fiz que as mesmas azenhas, que moião 11 alqueires por dia, ficassem moendo 50; e para se poder fazer o mesmo em outros, deixo o modo escripto em 3 cadernos deste mesmo papel» (B. de Moura Portugal, *Inventos e varios planos do melhoramento para este reino*, Coimbra, 1821, p. XLIIII). Conhece-se efectivamente e está publicado o *Modo de lazer, que as azenhas, que ha no termo de Lisboa, e muitas outras, fação mais de dobrada farinha com a mesma aeoa e quêda, que tem* (*Ibid.*, p. 125-132). Na9 notas de pé de página aludimos a mais alguns inventos de Bento de Moura relacionados com diversas técnicas.

B — *Sobre alguns progressos técnicos no tempo de D. João V.*

Sobre os progressos na cunhagem da moeda ver: Consulta do Conselho da Fazenda, «sobre pedir Antonio Martins de Almeida, fiel da Caza da Moeda, a remiuneração de seos services» (Lisboa, 30-^Maio-1750)—T.T.: *Conselho da Fazenda*, livro 73, fis. 120v.-122v.; Virginia Rau, *Inventário dos bens da rainha da Grã-Bretanha D. Catarina de Bragança*, in *Boletim da Biblioteca da Univ. de Coimbra*, vol. XVIII, 1948, p. 77, nota 2; R. Frandsque-Miohel, *Les Portugais en France. Les Français en Portugal*, Paris, 1882, p. 213.

Os trabalhos que utilizavam a pedra parece terem-se aperfeiçoado com as numerosas obras mandadas realizar por D. João V (F. X. da Sylva, *Elogio funebre, e historico*, p. 223). Quase no fim do reinado, escrevia D. Luís da Cunha: «Ouço que em Portugal se tem summamente apurado a arte de trabalhar no Mármore...» (*Testamento Politico*, Lisboa, 1820, p. 64).

Quanto ao lavor da prata e do ouro, era executado «taõ perfeitamente, que nao faz invejado o mais polido, que vem de outras Nações...» (F. X. da Sylva, *ob. cit.*, p. 223). Sobre a ourivesaria portuguesa na época de D. João V ver Reynaldo dos Santos e Irene Quilho, *Ourivesaria portuguesa nas collecções particulares*, 2 vols., Lisboa, 1950. Dizem estes autores: «As formas e os temas decorativos não alcançaram a mesma autonomia e carácter nacional que por vezes notámos na evolução das épocas precedentes; é antes a técnica que se afina a par do estilo» (Vol. I, p. 21).

C — *Manuais de «artes mecánicas».*

As características a que nos referimos no texto encontram-se no livro de Valério Martins de Oliveira, *Advertencias aos modernos, que aprendem os Officios de pedreiro e carpinteiro*, Lisboa, 1748, e talvez pertença ao mesmo género de literatura a obra, que não conhecemos, de António da Silva, *Direc-*

torio Practico da Prata e Ouro, em que se mostram as condiçoens, com que sa devem lavrar estes dous nobilissimos metaes; para que se evitem nas obras os anéanos, e nos artiitios os erros, Lisboa, 1720.

Sem que possam considerarle rigorosamente como manuais, há no entanto outros livros, nesta época, que dedicam certa atenção às «artes mecânicas».

Quase nada se pode tirar de D. Bernardo de Monton, *Segredos das Artes Liberaos, e Mecánicas* (trad., Lisboa, 1744), porque o autor se limita geralmente a ensinar «segredos» e «curiosidades» dom carácter de «receitas» familiares, embora algumas se relacionem com certas técnicas (Cfr. p. 18-19).

De maior importância é a obra, a que já nos temos referido, de Inácio da Piedade Vasconcelos, *Artefactos symmetricacos, e geometricos* (Lisboa, 1733), que alude a várias técnicas relacionadas com a arquitectura e a escultura.

IA *Academia singular, e universal* de Fr. José de Jesus Maria (Lisboa, 1737) tem todo o livro XI consagrado à «Vida Laboriosa» (p. 6^o23-670) e aí se trata do trabalho, officios e sua origem. Muita erudição, mas poucos dados sobre a época joanina. Há, em todo o caso, algumas informações úteis e o autor revela certo interesse pelos «inventos» das artes mecânicas, embora se limite quase sempre a citar e a glosar as fontes bíblicas e clássicas.

D — *Fernando de Echezaray e a Tenencia.*

«O Chefe da Tenencia Com a denominação de tenente general da artilheria do reino tinha logar no Conselho de Fazenda, e as mesmas attribuições e regalias do Provedor dos armazéns da Marinha, sendo como elle um funcionario civil» (J. M. Cordeiro, *Apontamentos para a historia da artilheria portuêueza*, p. 121).

Por decreto de 24-Janeiro-1709 D. João V fez mercê a José de Larre da propriedade do officio de provedor dos Armazéns do Reino, para seu filho Femando de Larre e seus descendentes, mas, enquanto este não tivesse idade para ser considerado apto, serviria o dito officio o cunhado de José de Larre, Fernando de Echegaray (B.A.C.: Ms. 25^o2-V.). A 11 de Março do mesmo ano este homem recebeu também a serventia do officio de provedor dos Armazéns de Guiné e índia, enquanto durasse a menoridade de Fernando de Larre, a quem devia pertencer a propriedade do cargo (T.T.: *Chancelaria de D. João V*, liv. 29, fis. 349^o349 v.).

Vê-se pelo Doc. 2 que Fernando de Eohegaray já não era provedor dos Armazéns a 7 de Agosto de 1723'. 'Deve ter deixado o lugar nos fins de 1716 ou em 1717, pois nesta altura começou Fernando de Larre a exercer as suas funções: um decreto de D. José, de 14-Setem'bro-17^o54, ordenou se visse e consultasse no Conselho da Fazenda um requerimento do provedor dos Armazéns Femando de Larre, no qual pedia a conservação das regalias do seu oificio, alegando ter a honra de servir S. M. «havia trinta e sete annos» (Consulta do Cons. da Fazenda. Lisboa, 9-Julho-1756 — T.T.: *Cons. da Fazenda*, liv. 74, fl. 330).

Pouco antes de deixar este cargo, Fernando de Echegaray fora nomeado

tenente-general da artilharia interino, por despacho do Conselho da Fazenda de 19-Dezembro-1716 (J. M. Cordeiro, *ób. cit.*, p. 177. Cfr. *Relatorio sobre a fabricaçãõ, e administração da pólvora*, cit., p. H8 e nota 29), Uma informação enviada na altura para a corte de Espanha dizia : «El Empleo de Theniente General de la Artillería de este Reyno, vaco por la muerte de Diego Luis Riveyro Suarez, se ha comiendo en intérim á Fernando Chegaray, Provededor de los Almacenes de la Corona» (A.G.S. : *Estado*, leg. 7084, n.º 76). Parece que influíram nesta nomeaçãõ os serviços prestados pelo provedor na preparaçãõ da primeira armada enviada por D. João V contra os turcos, em 1716 (Clfr. E. Brasão, *D. João Vea Santa Sé*, Coimbra, 1937, p. 144, nota 1).

O nome de Echegaray sugere uma origem estrangeira, talvez vasca. Sabe-se que era casado de José de Larre. Este, por sua vez, era irmão de Pedro de Larre, «morador em Bayona de França» durante a guerra da Sucessãõ de Espanha, pois aí «assistio aos Portuguezes que se atfharãõ prisioneiros naquelle Reino» (Decreto de 24-Janeiro-1709 — B.A.C.: *Ms. 252-V.*).

E — *História^ dos moinhos (Notas bibliográficas).*

Não poderíamos ter a pretensãõ de indicar aqui, de forma exaustiva, a vasta bibliografia histórica dos moinhos. Limitar-nos-emos, pois, a algumas indicações gerais, seguidas de breves notas relativas a Portugal.

História dos moinhos em geral ou em determinados países (excepto Portugal) : Marc Bloch, *Avènement et conquêtes du moulin a eau*, in *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, t. VII, 1935, p. 538-563, e *Les caractères originaux de Vhistoire rurale française* t. III, Paris, 1966, p. 141-143; A. P. Usher, *Historia de las Inventiones Mecánicas*, México, 1941, p. 103-195, 121-141, 220-222, 279-280; J. Carrera Pujal, *Historia política y económica de Cataluña. Siglos XVI al XVIII*, 4 tomos, Barcelona, 1945-1947; F. Benoit, *Histoire de Youillage rural et artisanal*, Paris, 1947, p. 69-83; S. Lilley, *Men, Machines and History*, Londres, 1948, p. 31-42, 61-66, 83-84 e *passim*; R. Grand e R. Delatouche, *L'agriculture au Moyen Age de la fin de YEmpire Romain au XVI^e siècle*, Paris, 1950, p. 619-635; L. Mumlford, *Technique et Civilisation*, itrad., Paris, 1950, p. 109-110; B. Gil'le, *Esprit et civilisation techniques au Moyen Age*, Paris, 1952, p. 6-7, 10, 15, e *Les développements technologiques en Europe de 1100 a 1400*, in *Cahiers d'Histoire Mondiale*, vol. III, 1956, n.º 1, p. 67-70; J. Caro Baroja, *Desertación sobre los molinos de viento*, in *Revista de Dialectologia y Tradiciones Populares*, t. VIII, 1952, fase. 2.º, p. 212-366; G. Sioard, *Aux origines des sociétés anonymes. Les moulins de Toulouse au Moyen Age*, Paris, 1953; D. Faucher, *Le paysan et la machine*, Paris, 1954, p. 36-44; M. Sanchis Guarner, *Els molins de vent de Mallorca*, Barcelona, 1955; H. C. Darby, *The Draining of the Fens*, 2.* ed., Cambridge, 1966, p. 113-121, 128-129, 220-726 e *passim*; U. Forti, *Storia délia técnica dal Medioevo al Rinascimento*, Florença, 1957, p. 111-119; J. M. G'arrut, *Molinos de viento en Barcelona*, in *San Jorge*, n.º 36, Outubro-1959, p. 51-64; F. Klemm, *A History of Western Technology*, trad., Londres, 1959, p. 52, 77^79, 85, 208-212 ; E. Lee, *Harvests*

and Harvesting through the Ages, Cambridge, 1960, p. 70-183, 101-107, 162-165 ; T. K. Derry e T. I. Williams, *A Short History of Technology from the Earliest Times to A. D. 1900*, Oxford, 1960, p. 250-258 e *passim*; Lynn White, *Medieval technology and social change*, Oxford, 1962, p. 80-89, 160-162 e *passim*; *Histoire Générale des Techniques*, dirig. par M. Daumas, tomo I (*Les origines de la civilisation technique*), Paris, 1962, p. 104-115, 1.95, 2^H-2¹³, 243, 463-472 e *passim*.

Sobre a história dos moinhos em Portugal ver: Sousa Viterbo, *Archeologia industrial Portuguesa. Os moinhos*, in *O Arqueólogo Português*, vol. DI, 1896, p. 193-204, e *Inventores portugueses*, Coimbra, 1902, p. 53-54, 76, 77-78, 97-98, 103-106; Alberto Sampaio, *Estudos históricos e económicos*, vol. I, Lisboa, 1923¹, p. 103-104; H. da Gama Barros, *Historia da Administração Publica em Portugal nos Séculos XII a XV*, 2.^a ed., dirig. por T. de Sousa Soares, t. IX, 1950, p. 29-36, 2217-»235; F. Krüger, *Notas etnográfico-lingüísticas da Póvoa de Varzim*, in *Boletim de Filologia*, t. IV, 1936, p. 156-174; A. L. de Carvalho, *Os mesteres de Guimarães*, vol. VIII, 'Guimarães, 1951, p. 9-43; J. Caro Baraja, *ob. cit.*, p. 202-266, 345-348, 361-354; F. Castelo-Branco, *Os moinhos na economia portuguesa*, in *Revista Port. de História*, t. VII, 1959, p. 39-48; Joël Serrão, *ob. cit.*, p. 91-105; Jorge Dias, E. Veiga de Oliveira e F. Galbano, *Sistemas primitivos de moagem em Portugal*, vols. I e II, Porto, 1959, e ainda, dos dois últimos autores citados, *Pisões portuguesas*, Porto, 1960. Sobre os modernos aeromotores: Duarte de Almeida Toscano, *A energia do vento e as suas aplicações*, Lisboa, 1935. Sobre a indústria da moagem desde 1834 à actualidade: F. Pinto Loureiro, *A indústria de moagem ao serviço da nação. Esboço histórico-económico*, Lisboa, 1961.

F — Falta de madeiras em Portugal.

Já no século XVI, pelo menos no tempo de D. Sebastião, se notava em Portugal falta de madeiras >(L. A. Rebelo da Silva, *Memoria sobre a população e a agricultura de Portugal*, Lisboa, 11868, p. 263). O aumento da população exigia o alargamento dos espaços cultivados, muitas vezes à custa da floresta. As inúmeras necessidades dos Centros urbanos e das populações rurais, desde as habitações, o mobiliário, os meios de transporte terrestre, a construção naval, a alfaia agrícola, até ao aquecimento (lenha e carvão de madeira), foram continuando a devastação, que algumas medidas de defesa não conseguiam deter ou compensar. Por outro lado, o extraordinário desenvolvimento da marinha portuguesa durante a época dos Descobrimentos não deve ter contribuído pouco para diminuir a superfície arborizada, especialmente nas zonas próximas dos portos e estaleiros (F. Mauro, *Le Portugal et VAtlantique au XVII^e siècle*, Paris, 1960, p. 44, 115-116).

Poderia parecer que esta situação se modificou nos princípios do século XVII se tivéssemos apenas em conta o testemunho de Luís Mendes de Vasconcelos (1008): «Das madeiras necessárias para madeirar casas e fazer navios temos bastante cópia e de boa qualidade, como se vê no pinhal de

Leiria, que ocupa cinco léguas, dando bastantemente madeira para navios e uso Comum de todo o Reino; há também abundância de carvalho e castanho, que vem da Beira e Galiza; e por todo o Reino temos muito sôvaro, azinho, âlemo, faia, ulmo, pinho e freixo» (*Diálogos do Sítio de Lisboa*, in A. Sérgio, *Antologia dos Economistas Portugueses*, Lisboa, 1924, p. 140). Outros passos do mesmo autor sugerem, no entanto, limitações e restrições a esta visão otimista, lembrando os inconvenientes de não se cumprirem as leis que mandavam plantar árvores, a grande quantidade de madeiras que vinha de *tora*. e a possibilidade de substituir estas pelas do Brasil (*Ibid.*, p. 140-143, 146-148).

Há documentos da época que são ainda mais claros. Assim, no preâmbulo do regimento do monteiro-mor do reino (1605), Filipe II de Portugal não hesitava em aludir à «grande falta que ha de madeira para náos, galeões e mais navios...» (Andrade e Silva, *Collecção chronologica*, vol. de 1603-1612, Lisboa, 1854, p. 109). E a mesma carência continuava bem sensível no tempo do seu sucessor (Rebello da Silva, *ob. cit.*, p. 315-317). Escrevendo de Lisboa em 1636, o marquês de la Puebla referia-se à possibilidade do fabrico de naus na Índia, que considerava muito conveniente, entre outros motivos, porque «descansaran los cortes de las maderas, que ban faltando en el Reyno» (AJGJS.: *Estado*, leg. 4047, n.º 53).

Nestas circunstâncias, não é de admirar a grande importação que no século xvii se fazia dos países escandinavos, da Curlândia, da Polónia, da Alemanha e até da França (Virgínia Rau, *Subsídios para o estudo do movimento dos portos de Faro e Lisboa durante o século xvii*, Lisboa, 1954). É certo que esse Comércio das madeiras nórdicas em Portugal era muito antigo, datando provavelmente dos fins do século xm (A. H. de Oliveira Marques* *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, 1959, p. III). Mais do que uma falta então ainda inexistente ou de escala reduzida deve ter influído no desenvolvimento dessa corrente mercantil durante os séculos finais da Idade Média a excelente qualidade de tais madeiras para a construção naval. Depois, os factores que já citámos terão começado também a pesar.

No tempo de D. João V, conforme já tivemos oportunidade de ver (§ 5.º), continuou a notar-se a falta de madeiras, ainda que seja exagerado falar de extrema raridade, como fez o autor da *Description de la ville de Lisbonne*. De resto, é bem natural que os recursos florestais variassem, dentro do país, de região para região; o problema não deveria ter em toda a parte a mesma agudeza (Cfr. F. Mauro, *ob. cit.*, p. 45).

Certo é, de toda a maneira, que as pranchas e os mastros do Báltico, sempre tão apreciados pela sua qualidade, não deixaram de afluir a Lisboa. Por outro lado, as madeiras do Brasil foram tendo, segundo parece, crescente importância nas construções navais portuguesas. Além de outros textos que poderíamos citar, vale a pena referir que, em 1719, D. João V determinou que o Conselho Ultramarino passasse ordens aos governadores e provedores da fazenda régia da Baía e mais capitanias do Brasil «em que houuer madeiras capazes de madeiramentos e tabeados, como também aos de Sam Thomê», para que mandassem escolher as melhores e as fizessem embarcar para Lisboa (A.ÍH.U.: *Cons. Ultramarino*, cód. n.º 1, fl. 134 v.).

Embora também aqui a qualidade especial de muitas árvores brasileiras sugerisse naturalmente a sua utilização, é de crer que as dificuldades da metrópole não domínio da produção de madeiras tenham actuado no mesmo sentido. Não estarão essas dificuldades indirectamente reconhecidas nos decretos de 1713 e 1716 sobre a obrigação de os corregedores fazerem plantar árvores ? (Cfr, *Coileção chronologies de leis extravagantes*, t. I [Decreios, cartas, efe.], Coimbra, 1819, p. 285 e 294).

Mas há documentos ainda mais explícitos, sobretudo na fase final do reinado. Assim, em 11731, o juiz do povo de Lisboa queixou-se da falta de lenha que havia na cidade, considerando responsáveis por esse grave dano «as camaras das villas da banda d'alem, pois, vendo que se derrotavam e cortavam todos os pinhaes dos seus districtos mais proximos ao Tejo, deixaram de semear e fazer semear nas mesmas terras pinhaes», apesar de isso lhes ser recomendado pelas Ordenações (Doc. em E. Freire de Oliveira, *Elementos para a historia do municipio de Lisboa*, t. XII, Lisboa, 1903, p. 380-384).

Um documento de 1745, de um morador de Setúbal, refere-se à «grande falta de madeyras que ha naqueUe distrito» (A.M.O.P.: *Montaria-Mor do Reino*, n.º 1-5, ifL 274).

Em 1748, um certo João Pereira, da vila de Ulme, pediu licença para «carvoejar» segunda vez um casal. Dada vista da petição ao procurador geral das coutadas, este respondeu «que as Gouttadas se hiaÕ extinguindo com cortes e carvoarias e que não convinha em nenhuma (*sic*), porque quando VJMag.^{de} se quixesse servir de algumas madeiras não as acharia» (A.M.O.P.: *Montaria-Mor do Reino*, n.º 1-8, fis. 2199v.-300).

No mesmo ano, D. Luís de Sousa requereu autorização para cortar 2.000 parus das montarias de Alcácer, a fim de Consertar umas casas muito arruinadas que tinha em Setúbal. O procurador geral das coutadas disse não duvidar nem da verdade da súplica, nem da necessidade da oíhra, «porem,—acrescentou—eraõ tantas e taõ repetidas as licenças que se pedião para tantos mil pãos, que brevemente se extinguiriaõ as arvores, e que, quando ViMag.^{de} as quixesse para o seu Real Serviço, não haveria osnhuma»(/h/cf., fis. 30'6v.-307 v.). Mesmo que o zelo do cargo originasse algum exagero nestas últimas afirmações, não há dúvida que os livros da Montaria-Mor revelam muitos pedidos no género dos que citamos.

Por outro lado, também certas indústrias, como a dos atanados e a dos vidros, Contribuíram, nas regiões onde estavam estabelecidas, para a devastação florestal (Cfr. documentos de 1746 em Freire de Oliveira, *Elementos*, t. XIV, Lisboa, 1904, p. 571-574), facto que, como é óbvio, não se verificou apenas no nosso pais (Cfir. R. A. de Réaumur, *Reiëxions sur Vetat des bois du Royaume (...)*, in *Histoire de VAcademie Royale des Sciences. Armée MD\CCXXI*, Paris, 1723, p. 284-301; P. Brunet, *Sylviculture et technique des forges en Bourgogne au milieu du XVIII^e siècle*, in *Annales de Bourgogne*, t. II, 1930, p. 33)7-36¹5; R. Dion, *Usines et forêts. Conséquences de Vancien emploi du bois comme combustible industriel*, in *Revue des Eaux et Forêts*, t. LXXVJ, 1938, p. 771-782; B. Gille, *Les origines de la grande industrie métallurgique en France*, Paris, 1947, p. 67-79; H. C. Darby, *The Changing English*

Landscape, in *The Geographical Journal*, val. CXVII, 1951, n.º 4, p. 379-380 ; C. Tvent, *The Changing Face of England. The story of the landscape through the ages*, Londres, 1956, p. 131; P. W. Bamford, *Forest and French Sea Power, 1660-1789*, Toronto, 1956, p. 70-94; M. Du val, *Forêt et civilisation dans l'Ouest au XVIII^e siècle*, Rennes, 1959, p. 22-24, 30-67; H. C. Darby, *An Historical Geography of England and Ireland A. D. 1800*, Cambridge, 1961, p. 395-3196, 489-492).

G — José Grondona, mestre da fábrica dos tonéis genoveses em Belém (1716-1748).

«Informou o Provedor dos Armazéns que o marido da suplicante [Mariana Josefa, viúva de José Grondona] fora mandado vir de Genova por seu Tio Fernando Defctihearay, sendo Provedor dos Armazéns, com ordem de V.Mag.^d* para ser Mestre da Fabrica dos Toneis Genovezes em o lugar de Belem, por ser conveniente para a boa arumação da Aguada das Nãos de guerra levarem a primeira estiva dos ditos Toneis e mão de Pipas, cuja ocupação entrara a servir em vinte e trez de Dezembro de 1716, como constava da copia do provimento que juntava, na qual continuara até dous de Agosto de 1748, em que falecera, com grande inteligencia e satisfação» (Consulta do Conselho da Fazenda. Lisboa, 11-Agosto-1751—* T.T. : *Cons. da Fazenda*, liv. 73, fl. 263).

H — Feitores e meirinhos das madeiras da Pederneira no tempo de D. João V.

Desde 1698 o feitor das madeiras da Pederneira era Luís Inácio Pereira (Doc. 5). D. João V, em 23-Março-1707, renovou-lhe a mercê da serventia do officio (T.T.; *Chancelaria de D. João V*, liv. 28, fis. 124v.-125) e a 15-Dezembro-1730 concedeu-lhe a propriedade do mesmo, agora com a designação de feitor das madeiras da comarca de Leiria e portos da Pederneira e S. Martinho (*Ibid.*, liv. 128, fis. 19 v.-'20). (Exerceu o cargo até 1737 e dois anos depois renunciou em favor de José Gomes, que lho comprou, sendo o novo feitor confirmado por decisão régia (Doc. 5). Este José Gomes renunciou, por sua vez, em 1748, e, a 14 de Maio do mesmo ano, D. João V fez mercê da propriedade do cargo a António de Almeida Cerqueira (T.T.: *Chancelaria de D. João V*, liv. 115, fis. 317-318).

Quanto ao lugar de meirinho, temos conhecimento de que, a 14-Março-1739, foi nomeado para o ocupar Paulo José de Oliveira (T.T.: *Chancelaria de D. João V*, liv. 96, fis. 75 v. ^76).

I — O transporte de madeiras do Pinhal do Rei e a isenção dos dizimeiros da mitra e cabido de Leiria.

Em 1722, o bispo e o cabido de Leiria, em petição a D. João V, alegando que por alvará «lhes fora concedido o Preuilegio para os vinte carros

que 9e ocupauão na Condução dios dizimos da Mitra e Cabbido fossem liures da Condução das Madeiras do Pinhal» e de outros serviços públicos «de porque de prevente se tinhaõ multiplicado os lugares e nouas culturas de terras, e assim heraõ necessarios trinta e sette dizimeyros com seus carros para a dita condução dos dizimos, em que gastauaõ a mayor parte do anno, por constarem estes de todo o genero de fruttos, e algum tempo que lhes ficaua lhes era necessario para reformarem seus carros e guados, e, sem embargo da dita necessidade e preuilego (*sic*), o guarda moir e mais officines de Justiça procediaõ contra os ditos dizimeinos, asim nas conduções da madeira Como nos mais emcargos da guerra e da República, bauendo na dita cidade e seu destrito mais de tres mil carros, desculpandosse de que nas ordens que lhe hiaõ hera derogado o priuilegio déliés, supplicantes», com o que padeciam grande prejuízo, pediam a mercê da isenção para os 37 dizimeiros e seus Carros, o que lhes foi concedido por provisão de 2 de Junho do mesmo ano (TT.: *Chancelaria de D. João V*, liiv. 60, fis. 108-19« v.).

DOCUMENTOS

1

O Pinhal de Leiria em 1721

[*Póvoa de Monte Rea*] Desta povoa (ha tradiçaõ) que, aestindo nella o dito Rey [D. *Dinis*], mandou semear todos os matos que havia desda lagoa Sapinha e hiaõ correndo da parte do sul para a parte do norte athe o lugar da Vieira de Pinhões bravos, que hoje hie uma das grandes pessas que tem os senhores Reis de Portugal; chamace o Pinhal de El Rey.

Tem de comprido tres legoas grandes da Lagoa Sapinha athe o dito lugar da Vieira e de largo legoa e meya, comessando do lugar da Marinha athe o mar, com o qual confronta no comprimento. Tem o Pinhal por dentro varios ribeiros, entre os quaes o maior se chama de Alvil, que principia na Lagoa Sapinha e se vay meter no mar, onde chamaõ o Cabo, que dista meya legoa do sitio de S. Pedro de Muel contra a fos, ermida a que concorre muita gente em romaria, [fl. 10 v.].

Há no dito Pinhal muita cassa, em matos muito altos a que chamaõ carraquera; tem guarda mor e vinte e quatro O) coiteiros, que saõ obrigados a ocoidiir quando há no Pinhal fogo, e tem estes couteyros grandes priuilegios. [...].

(Brás Raposo da Fonseca, *Noticias remetidas à Academia Real (...). Leiria [1721]* — B.U.C.: Ms. 503, fis. 10 v.-ll).

(!) Nota à margem: «digo 40».

2

Diogo de M. Corte Real ao marquês de Fronteira

Paço, 7-Agosto-1723

Fazendo presente a S. Mg.^{de} que Déos guarde o auizo de V. Ex.^a em que refere estar prompto no Pinhal de Leiria tudo o que he necessario para leuantar o Moinho de vento de serrar madeiras, foy seruido rezoluer que com os officiaes e engenheiros Holandezes fosse Femando Deldhegarei, porque a sua assistência não sera aqui taõ preciza como he a do Prouedor dos Arma sens, o que participo a V. Ex.^a para que assim se execute. Deos guarde a V. Ex.^a. Paço, a 7 de Agosto de 1723.

Diogo de Mendonça Corbe Real

Senhor Marques de Fronteira

(Orig.).

(1B.U.C.: Ais. 107, fl. 104).

3

O marquês de Fronteira a Diogo de M. Corte Real

Armazéns, 6-Setembro-1723

iSiruaçe V. S.^a de fazer presente a S. Mag.^o que Déos guarde que os Arquitetos Hobandezes e mais officiaes da sua Nação e Purbuguezes partem 4.^a feira para armar o moinho de vento de serrar madeira no Pinhal de Lekia, e que me parecia justo que o dito Senhor fosse seruido ordenar vá com elles hum commissário que lhe faça a despeza preçiza de Carruagens e Estallagens de bida e volta e emquanto lá estiuerem, por ser este o estillo que sempre se praticou em semelhantes ocazioñz quando se não daõ ajudas de custo a cada hum déliés, o que he mais defficultozo de regular e não fica a fazenda Real melhor seruida.

Deos guarde a V. S.^a Armazéns, 6 de Setembro de 1723.

Senhor Diogo de Mendonça Corte Real

Marques de Fronteira

[i4 margem:] Fazendo presente a S. Mg.^o que Deos guarde este avizo de V.E., me ordenou respondesse a V.E. que neste particular se pratique o que em simi-Ihantes debigencias se fes. Deos guarde a V.E. Paço, 9 de Setembro de 1723.

Diogo de Mendonça Corte Real.

(Orig.).

(B.U.C.: Ms. 107, fl. 64).

4

Alvará de D. João V sobre a superintendência do engenho
do Pinhal de Leiria*Lisboa ocidental, 30-Julho-1729*

Ev, El Rey, faço saber aos que este meu Alvará virem que tendo respeito ao que se me representou por parte de Miguel Luis da Silva e Atayde, proprietário do officio de Guarda mor dos meus Pinhaes de Leiria em rezaõ de que por ordem expedida pello meu Scretario de Estado a vinte e nove de Novembro de 1724 fora eu servido nomealo Superintendente da nova fabrica de serrar madeira cituada nos ditos Pinhaes, com obrigação de hir todas as Semanas examinar o que nella se obrava e [il. 240 v.] prover o que fosse necessario para melhor expedição de meu Serviço, cuja occupação era muito deferente da de guarda mor, assim por ser continuo o trabalho, como pellas despezas que fazia em hir todas as Semanas a dita fabrica, em distancia de duas legoas daquelle Cidade de Leiria, pedindome lhe mandasse arbitrar ordenado competente a gradiuação da dita Superintendencia, allegando para este effeito o que vencem o feitor delia e mais pessoas que pellos meus Armazéns saõ mandados fazer Cortes de madeiras, em Consideração do refferido e do mais que me foy presente em Consulta do Conselho de minha fazenda, precedendo jnformação do Provedor dos meus Armazéns, bey por bem ie me pras fazer merce ao dito Miguel Luis da Silva e Atayde da refferida Superintendencia da fabrica do moinho de serrar madeira cito na Marinha Grande, Comarca de Leiria, em sua vida sómente, com cento e sincoenta mil reis de ordenado Cada anno (alem do que tem como Guarda mor dos Pinhaes) pagos pellos meus Armazéns, pella repartiçam do Comboy, e o principiará a vencer de outo de Novembro de 1728, em que lhe fis esta merce, com dedaração que esta Superintendencia será sempre destinta da dos Pinhaes, pello que mando aos Vedores de minha fazenda e ao Provedor dos meus Armazéns que, na foirma refferida, cumpraõ e façaõ inteiramente cumprir e guardar este meu Alvará, sendo registado nos livros das merces, Chansellaria, fazenda, e dos ditos Armazéns, e pagou de novos direitos trinta e sete mil e quinhentos reis, que se carregaráõ em receita ao thezoureiro delles, Iozeph Correa de Moura, a f. 138 do seu livro 14, e deu fiança a outra tanta quantia no livro 4.º delias, a f. 26, e outra no verso das ditas folhas, a mostrar se tem mais algum rendimento, para delle pagar, como constou por Conhecimento em forma, feito pello escrivão de seu Cargo e assignado por ambos, registado a f. 98 do livro 13 do registo geral e roto ao assignar deste, que vallerá como Carta, posto que seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo da ordenação em contrario. Lisboa Occidental, trinta de Julho de 17219. Rey. Marques de Abrantes. P. por rezoluçam de S. Mag.^{de} de 8 de Novembro de 1728, em Consulta do Conselho de sua fazenda e despacho do mesmo Conselho de 7 de Mayo de 1729. Iozeph Vas de Carvalho.

Pg. duzentas reis e de avaliação par ser criado de novo setenta e cinco mil reis e aos officiaes duzentos e des reis, e ao chanceler mor nada por quitar. Lisboa Occidental, 8 de Novembro de 1729. Dom Miguel Maldonado.

C.^{do}

Luis Lopes Ferreira

(Registo)

(TT.: *Chancelaria de D. João V*, liv. 76, fis. 240 V.-241).

5

Carta de D. João V sobre o cargo de feitor das madeiras dos portos da Pederneira e S. Martinho

Lisboa ooidentaã, 10-Novembro-1739

Dom Ioaõ, por graça de Déos Rey de Portugal <e dos Algarues daquem e dalem mar em Africa, .Senhor de Guine e da conquista, navegação, Oomerçio dEthiopia, Arabya, Perssia, da índia, 8c. Faço saber aos que esta minha Carta virem que por parte de Ioze Gomes me foy apresentado hum Aluara cujo theor he o seguinte. Ev, El Rey, faço saber aos que este meu Aluara virem que, hauendo respeyto a me representar Luis Ignacio Pereyra, Gouemador da (Fortaleza de S. Miguel do Porto da Pederneyra, e nelle e no de S. Martinho e Fabrica da Serraria da Comarca de Leyria Feytor das Madeyras das minhas reaes Naus, que na ocazião que o serenissimo Senhor Rey Dom Ioaõ o quarto, meu Avo, que santa Gloria haja, fiora em acção de Graças pella sua feliçe adclamação a Senhora da Nazareth, lhe offerecera seu Avo Manoel Gomes Pereyra a mesma Fortaleza, e indo o dito Senhor Rey a ella, tendoa o ditto seu Avo mandado fabricar, sustentar e municiar muytos annos a sua Custa, dom despeza de mais de quarenta e cinco mil Cruzados, para dafenssa daquelle Porto, dos pescadores delle e das embarcações que hiaõ buscar madeyras para a Ribeyna das Naus, por cujo Seruisso lhe fizera o mesmo Senhor Rey Dom Ioaõ o quarto merce do Governo da ditta Fortaleza e do offiço de Feytor das Madeyras dos Portos da Pederneyra e S. Martinho, o qual se tinha verificado na desendencia do ditto seu Avo athe o presente, tendoo exercitado elle ditto Luis Ignacio Pereyra desde o anno de mil seiscentos nouenta e outo athe o de mil settecentos trinta e sette, em que me tinha seruido trinta e nove annos, no disourssso dos quais tinha dado nove cantos, despendendo no meu Servisso, em dinheyno, mais de sincoenta e cinco contos de reis e muyto grande Soma de materiaés, mandando fabricar no Porto de S. Martinho huma Fragata de secenta pessas para a Armada, domo da Pederneyra duas barcas para o Servisso da Ribeyra das Naus, com muyta verdade

e relio do meu real seruisso, de que tudo tirara suas quitações, mostrándose livre de huma devaça que seus inimigos lhe maquinaraõ para desluzidhe a sua verdade, ficando esta mais acreditada com aquelle proçidimento, naõ sendo tnumca nem seus antecessores executados palia minha real Fazenda, e por se aechar com muytos achaques adqueridos em o meu real Seruisso, nas ocaziõs de cortes de madeyras na gema do Inverno, e nesta Corte em dar as suas Contas, consumindo nella tres annos na assistência da ditta devassa e sette em requerimentos que me fizera, sem ser niunca atendido, sendolhe necessario fazer empenhos no encarte do ditto officio, pellos a quais (*sic*) se achaua executado por seus credores, pella quanti-*fil.* 134/a de hum conito quatrocentos trinta e seis mil trezentos e quatorze reis de principal e ireditos, padecendo nao sô esta vexação mais a impossibilidade de poder continuar no exercissio do ditto officio, pellos seus muytos achaques e idade, me pedia fosse eu servido, em attenção a todos estes Seruicos e ao estado em que se achaua, fazerlhe merçe da facultade para poder irenunciar o ditto officio, para do seu producto poder tratar do seu dezempenho e subsistir no resto de sua vida, na companhia de sua familia, sem aquelle emeargo, em conçideração do que e do mais que me foy prezente em consulta do conçelho de minha fazenda, de que hiouue vista o Procurador delia, hey por bem e me pras conçeder facultade ao dito Luis Ignácio Fereyra para poder renunciar em pessoa apta o ditto officio de Feytor das Madeyras dos Portos da Pedemeyra e iS. Miguel, digo, e S. Martinho, pello que mando aos vedores de minha fazenda que, âpre zentandolhes a pessoa em quem renunciar o ditto officio este meu Aluara e Sentença do luizo das lustifiCacoiñs do Reyno por que conste ser o proprio, concorrendo nelle as partes e requezitos nessecarios para bem o servir, lhe fação passar Carta em forma da propriedade do dito officio, na qual se incorporara este meu Aluara, que se cumprira inteiramente, sendo primeiro passado pella minha ChanceUaria, o quai tera força e vigor, posto que seu ifeyto haja de durar mais de hum anno, sem embargo da ordenacaõ em contrario, e pagou de nouos direybos triniba e outo mil e outtocentos reis, que se Carregara5 ao thezoureiro Mandeí Antonio Bottelho de Ferreira, a f. 295 v. do liuro 2.º de sua receita, como constou de seu Conheçimenbo em forma feyto pello Escriuaõ de seu Cargo e asignado por ambos, registado a f. 226 do liuro 2.º do registo geral idos nouos direyos e roto ao assignar deste. Lisboa occidental, vinte e sette de Iulho de mil settecentos trinta e nove annos. Rey. E pedindome o ditto Ioze Gomes que porquanto o sobredito Luis Ignacio Fereyra hauia renunciado nelle a propriedade do ditto officio, por escriptura de des de Iulho deste prezente anno, feyta nas noittas do Tabaliaõ Antonio da Sylua Freyre, lhe fizesse merce mandar passar Carta da propriedade do ditto officio, por concorrerem nelle os requezitos necessários para bem o servir, e visto mostrar por Sentença do luizo das justificaes ser o proprio Contheudo na ditta escriptura, hey por bem e me pras fazer merce «ao ditto Iozê Gomes da propriedade do ditto officio de Feytor das Madeyras dos Portos da Pedemeyra e S. Martinho, da comarca de Leyria, o qual tera e servira emquanto eu o houver por bem e naõ mandar o contrario, com declaração que hauendo eu por meu Seruisso, em algum tempo, de lho tirar ou

extinguir, por qualquer Cauza que soja, lhe nao ficara por isso minha fazenda obrigada a satisfacão alguma, e hauera o Salario ordenado ao mesmo [il. 134 v.] officio, que lhe aera contado e pago como athe agora foy, pelo que mando a vos, Provedor da Comarca da Cidade de Leyria, lhe deis a posso (sic) da propriedade do dito oiffio e lho deyxéis servir [.....] e por firmeza de tudo mandey dar a presente ao dito 'Ioze Gomes, por mim assignada e sellada com o meu iSello pendente, e sera registada nos liuros de minhas chancellaria e fazenda e nos dos Armazéns e dita Feytoria. ¶Lisboa occidental, a des de Novembro de 1739. El Rey. Por despacho do Conselho da iFazenda de 14 de Novembro de 1739. [...].

(Registo).

(T. T.: *Chancelaria de D. João V*, liv. 99, fis. 134-135).

6

Decreto de D. José sobre os novos Regimentos e Tombo do Pinhal de Leiria

Lisboa, 25-Junho^l 7SI

Sendo-me presentes os descaminhos que hà na adminisbração dos Pinhaes de Leiria e Engenho da Madeira, sendo a principal causa delles os defeitos do Tombo dos referidos Pinhaes, a falta de Regimento para os Offioiaes e pessoas que me servem no ditto, estando também com menos providencia do que he preciso o Regimento do Guarda mor dos mesmos Pinhaes, querendo atalhar os prejudiciaes effeitos destas desordens, depois de havidas miuito exactas informaçoes por pessoas praticas e intelligentes, fui servido mandar fazer os Regimentos que baixaõ com este Decreto, e, para os pôr em sua devida observancia, nomeio a Ioseph Gregorio Ribeiro, Superintendente das Tres Comarcas, o qual também fará o Tombo dos referidos Pinhaes, para o que se lhe entregará o Tombo que se acha nos Armazéns do Reino, e julgará breve e summariamente as Cauzas que sobre elle se moverem, dando appellação e agravo para o Iuizo dos Feitos da Fazenda da Caza da Supplicação, sem suspensão da execução; e para Procurador do Tombo nomeio a Antonio Ioseph de Moraes, e poderá o dibto Ioseph Gregorio Ribeiro remover o Mestre e Contramestre do Engenho e mais pessoas que lentender não devem servir nelle, maõ sendo Officiaes que tenihaõ Carta assigna da por mim, nomeando outros quie sejaõ capazes de bem servir as occupaçoens de que forem encarregados, e pella mesma sorte poderá despedir os Marcadores, Guardas e mais pessoas que me servem nos dittos Pinhaes, não sendo officiaes com Carta [il. 171 v.] minha, provendo em seu lugar pessoas que bem sirvaõ, e emquanto eu não nomear Recebedor da Fabrica e Escrivaõ e Apontador da mesma, os quaes fui servido orear de

novo, nomeará o ditto Ioseph Gregorio Ribeiro quem sirva os dittos officios. E emquanto se occupar nestas diligencias do Tombo e estabelecimento destes Regimentos vencerá duzentos mil reis cada anno, de ajuda de custo, pagos pello rendimento dos Pinhaes e Engenho, e todos os Officiaes de Justiça da Comarca de Leiria cumprirão pontualmente as suas ordens respectivas ao dito Tombo e estabelecimentos dos Regimentos, e os Ministros lhe darão toda a ajuda e favor para o (referido effeito, e o Procurador do Tombo vencerá, emquanto elle durar, sessenta mil reis por anno de ajuda de Custo, pagos pello rendimento dos Pinhaes e Engenho. O Conselho da Fazenda o tenha assim entendido e o faça executar, sem embargo de qualquer Ley, Regimento ou resolução em contrario, passando para esse effeito as ordens necessarias. Lisboa, '25 de lunho de 1751. (Com a rubrica de S. Mag.^{de}

(Registo).

(T. T.: *Ministério do Reino*, liv. 3'04, fis. 1171 V.-T72).

7

Alvará de D. José sobre a superintendência do engenho do Pinhal de Leiria

Lisboa, 16-Novembro-1753

Eu, El Rey, faço saber aos que este meu Alvará virem que sendome presente que, por fallecimento de Miguel Luis da Silva de Ataide, se achava vaga a Superintendencia vitalicia da Fabrica do Moinho de serrar Madeira sito na Marinha Grande, na Commarca de Leiria, em que se empregára com acerto, hey por bem e me praz fazer merce a seu filho primogénito Luis 'da Silva de Ataide da referida Superintendencia, com o mesmo ordenado de cento e sincoenta mil reis cada anno, concedidos ao dito seu Pay por Alvará de 30 de Julho de 117'219, com a obrigação de ir todas as semanas a examinar o que ee obra na dita Fabrica e prover o que for necessário para melhor expedição do meu Serviço, a qual mercê lhe faço em sua vida sómente, com os [ff. 241 v.] ditos cento e sincoenta mil reis de Ordenado cada anno (alem do que tem como Guarda Mór dos ditos Pinhaes) pagos nos meus Armazéns pela Repartição do Comboy, e os principiará a vencer de vinte e nove de Outubro do corrente 'anno, em que lhe fiz esta mercê, com declaração que esta Superintendencia será sempre distinta da dos Pinhaes; pelo que mando aos Vedores de minha Fazenda e Provedor dos meus Armazéns que, na forma referida, cumpraõ e fação inteiramente cumprir e guardar este Alvara [...]. Lisboa, a seis de Novembro de mil setecentos sincoenta e três annos. Rey. Marquez de A bran te s. Passouse por Decreto de S. Mag.^{de} de vinbe e nove de Outubro de mil settecentos sincoenta e três. Hozé Paes de Vascon sellos o fez esdrever. Manoel de Mattos Fhilgueira do Lago a fez.

Francisco Luis da Cunha de Ataide. Pagou sinco mil e seiscentos reis, e aos OffiCiaes nada por quitarem. Lisboa, 1>6 de Novembro de 1753. Dom Sebastião Maldonado. C.^{do} Ieroniimo Iozé Correa de Moura.

(Registo).

(T. T.: *Chancelaria de D. José*, liv. 84, fis. 241 v.-
-242).

8

Comentário ao Regimento do superintendente do engenho do Pinhal de Leiria

1780-1781

'Pela ordem copiada a f. 6 verso do apenso 1.º consta que em 13' de Dezembro de 1724 fora cometida ao Guarda MOT que enltaõ era dos Pinhaes, Miguel Luis da Silva e Atayde a superintendencia da Fabrica do Engenho pouco tempo antes acabado de fazer por ordem do Senhor Rey D. Joaõ o 5.º, de felis memoria, e de erigir na distancia de hum quarto de legoa para a parte do Norte do lugar da Marinha Grande e na de 20*0 bragas para a parte do Nascente do Pinhal para serrar madeira para a Marinha, com obrigação de examinar no fim de cada semana os paos que entravaõ na Fabrica, as madeiras que elles produziaõ e as que sahiaõ delia vendidas, fazendo se tudo com a sua intervenção, para se ivitarem todos os descaminhos, conformándose o dito Senhor com este arbitrio que Fernando dei Chegaray havia proposto.

Por AI vara de 30 de Julho de 1729 foi concedido ao dito Guarda Mor Miguel Luis da Silva o ordenado de cento e sincoenta mil reis pela mesma superintendencia vitalicia da Fabrica do Moinho de serrar madeira, com a dita obrigação de hir todas as semanas examinar o que se obra na dita Fabrica e prover o que for necessario para melhor expedição do real serviço, com declaração que esta superintendencia seria sempre distincta da dos Pinhaes. Por falecimento do dito Miguel Luis se fez merce da mesma superintendencia a seu filho primo genito Luis da Silva e Ataide, por Decreto de 29 de Outubro de 1753, como tudo consta do Alvará desta Merce, que *por Gertidam* se acha a f. ... O) no apenso, 'em cuja serventia havia entrado nos impedimentos do mesmo seu Pay, por outro Alvará de 2'8 de Novembro de 1750.

Quando no Alvará de 2'5 de Junho de 1751 se deu Regimento ao Guarda M6r lhe foi dado também o de superintendente, constituindo-se huma segunda Repartição distincta e separada da de Guarda Mór, para se governar a dita Fabrica d»e serraria e venda da madeira do Pinhal, mas a dita superintendencia se conservou anexa ao Officio de Guarda Mór, servindoa o mesmo Luis da

O) Em branco no Ms.

Silva e Atayde até o seu falecimento, e depois passou com a de Guarda Mor para seu Irmaõ Antonio da Silva de Ataide, por outro Alvara de 27 de Outubro -de 1773, que actualmente a esta ocupando. Ouço dizer que, fazendo Sua Magd.ª a iMerce do Olfficio de Guarda Mor no mez de Outubro do anno proximo passado a Miguel Luis da Silva e Ataide, filho primo genito e menor de 25 annos do dito ultimo proprietário Luis da Silva, lha naõ fizera da mesma superintendencia.

[Segue-se o § 1.º do Regimento].

Na noite de 19 de Iunho de 1774 se incendiou o Moinho ou engenho em que se serrava a madeira, pegando o fogo no eixo, que em brevissimo tempo o reduzio a cinzas, por ser fabricado de madeira cuberta de breu, sem que ficasse delle mais que a ferrage. Naõ se cogitou, nem deve cogitar, em fazer outro Engenho, porque, alem de ser preoizo fazer huma grande despeza, ainda que naõ tanta quanta se havia feito no incendiado, naõ se dava conveniencia alguma á Fazenda Real, visto que nelle somente se serrava a madeira para o consumo da Fabrica, e naõ talboas de cuberta, para que principalmente fora destinado, pois que, para evitar a grande despeza que se fazia em conduzir os paos para a Fabrica, se mandaraõ serrar no Pinhal, para dahi serem conduzidos para o porto de S. Martinho.

[.....]

Quanto ao porto em que se devem embarcar a9 madeiras.

Em toda a costa do mar Oceano, desde a Figueira até a Pederneira, naõ ha outra Bahia mais que a do Porto desta dita villa, e por isso as madeiras do Pinhal que se destinavaõ para obras do Real Serviço e para os particulares eraõ conduzidas ao dito porto, donde eraõ embarcadas. De muitas ordens do Conselho da Fazenda, que vejo registadas no 1.º livro do Registo do Juizo do Guarda Mór, se collige que até o anno de 1724 se praticaraõ estas conduçoens de madeiras para obras do Real Serviço, hauendo para recébelas e consérvalas, até serem embarcadas, hum armazém no mesmo porto, de que ainda existem as paredes e parte delias debaixo da arêa que o mar tem lançado naquella praia. Ali se fabricavaõ embarçooens, e por duas ordens do dito Tribunal, datadas no anno de 1664 e registadas a f. 19 e 20 verso do dito livro, consta que ainda nesse anno fora fabricada huma Caravella com madeira do Pinhal, que o mesmo Conselho mandara apromptar. Naõ sei ate que tempo se conservou esta fabrica de Embarçooens naquella porto.

lá disse em outiro lugar que no di to mar OcCeano há huma continua agitação, pelo que só nos mezes de Iunho, Julho, Agosto, e no prencipio de Setembro, deixa de quebrar com violência nesta Costa e porto da mesma bahia, e ainda nesse tempo se observa muita inconstancia e incerteza, porque do instante de bonança passa logo para huma conhecida tormenta, que, quando naõ seja sempre grande, hê sempre a bastante para se naõ poder conservar embarçaõ

alguma na dita bahía, de sorte que só abaixo do Forte, em altura de 3^o0 bracas, ella pode ancorar, e só em jangada, puchada por hum Cabo que se lhe lança, se pode effectuai o embarque da madeira; e se ao tempo em que a embarcação está por este modo recebendo a Carga sobre vem maior agitação no mar, vai refugiar-se na concha de S. Martinho, donde depois volta na bonança a concluir a Carregaõ. Também esta hé algumas vezes feita por huma pequena embarcação que leva a madeira, mas poucas com a quilha na praia.

Esta difficuldade e demora que se experimentad em embarcar as ditas madeiras no porto da Villa da Pederneira fizeraõ necessário o expediente de embárcalas no de S. Martinho, onde para este effeito se acha toda a facilidade, ainda que a distancia de mais duas legoas que há do primeiro ao segundo dos ditos portos viesse augmentar a despeza das suas respectivas conducçoens, e para receber as mesmas madeiras no dito porto foi taõbem edificado hum armazém, aliás sem a grandeza competente, o qual, porém, foi demolido pela enchente de agua que, inundando os Campos de Alfeizeraõ e de S. Martinho, rompeu no dia 11 de Dezembro de 1774 pelo sitio em que elle estava, ficando somente parte de huma das paredes dell-e.

[.....]

(B. A. C.: Ms. 647-A.).

9

Comentário ao Regimento do recebedor do engenho do Pinhal de Leiria

1780-1781

Regimento do Recebedor

Quando, em 1724, se erigió o Engenho da serraria para fabricar madeiras, foraõ cometidas as rendas delias a Ioam de Vitte, Holandez, Mestre que era da mesma Fabrica, com obrigaçaõ de dar conta ao Feitor dos Portos da Pederneira e de S. Martinho, porque este, por dever residir nos ditos portos, não podia assistir as ditas vendas, e por todo o trabalho tinha o dito Holandez 1150 reis por dia. Falecendo no anno de 1743, deixou à Fazenda Real o legado de cento e sincoenta moedas, com o motivo de algumas faltas de residencia e de tempo que, por graves molestias, estivera impedido, como consta da ordem do Conselho da Fazenda datada em 22 de (Agosto do dito anno de 1743, e copiada a f.10 verso do apenso 2.º, sendo, aliás, notoriamente reputado por official muito relozo (*sic*) na arecadaçaõ da Fazenda Real.

Em nove de laneiro de 1744 nomeou o Conselho da Fazenda a Kozê de Dou vea, morador em Lisboa, para servir de Reçebedor das bicadas e mais madeiras miúdas e producto das vendas delias na dita Fabrica, emquanto se não mandasse o contrario, vencendo duzentos reis por dia, pagos no seu

recebimento, sem que pudesse receber outro algum emolumento por esta occupação, sendo obrigado a residir effectivamente no dito Engenho; e, em consequencia desta nomeação, entrou a servir de Recebedor o mesmo Io zé de Gouvea na forma em que servia o dito Mestre do Engenho, Ioaõ de Vdte, como se mostra da mesma ordem, que se acha copiada a f. 9 da Certidão do apenso 2.º.

Hé de presumir que, por virtude da referida ordem do Conselho, Continuou o mesmo Joze de Gouvea nesta occupação, porque no dito livro do Registo se nao vê outra registada até o dia 25 de Janeiro de 1749, em que apparece huma do mesmo Tribunal nomeando a Nicolao Barreto de Castilho, morador em Coimbra, para, por tempo de seis mezes, servir a dita occupação de Recebedor, que vagara por falecimento de Ioze de Gouvea, vencendo os mesmos duzentos reis por dia, como seu antecessor, assistindo effectivamente no dito Engenho e tendo o ouidado de mandar fazer nelle os concertos que forem precisos, com intervenção do 'Superintendente e com obrigacão de entregar todos os tres mezes o dinheiro do seu reobimento ao dito Feitor dos portos da Pederneira e de S. Martinho, de quem receberia conhecimento em forma para a sua conta, como consta da dita ordem, que vai por copia a f. 9 do dito apenso 1.º. E em 28 de Fevereiro de 1750 se lhe passou outra ordem para continuar na serventia da mesma occupação por mais seis mezes, como se mostra a f.11 do referido apenso 1.º, sem que no dito livro do Registo haja outra nomiação a este respeito.

Em 25 de limbo de 1751 foi dado o Regimento para o Guarda Mor, Superintendente e mais Officiaes da Administração do 'Pinhal, e, por Alvará de 21 de Julho do mesmo anno, foi nomeado o sobredito Desembargador Ioze Gregorio Ribeiro para luis do Tombo dos ditos Pinhaes e Executor do Regimento, com poder de remover os officiaes que havia na dita Fabrica e de nomear outros, não sendo encartados, e que, emquanto S. Mag.^{de} não nomeasse Recebedor da Fabrica e Escrivão Apontador delia, os quaes fora servido criar de novo, nomeasse elle, dito Ioze Gregorio, quem servisse estes ditos officios, como Consta do mesmo Alvará, inserto no apenso A da Conta do dito D.^{or} Joaquim Manoel de Carvalho.

Em consequencia desta faculdade, nomeou o dito Ioze Gregorio para Recebedor ao «mesmo Nicolao Derreto de Castilho, com o salario diario de oitocentos reis, estando elle a servir esta occupação pelo de duzentos reis, Como acima disse, e não tendo ordem para arbitralo, nem outro algum aos officiaes que podia nomear, como se mostra do dito Alvará que lhe facultou a nomiação déliés. E com esta simples nomiação, sem carta, sem provimento, sem pagar novos direitos, e sem fiança, sendo naquelle tempo notoriamente pobre, tem servido de Recebedor o dito Nicolao Barreto de Castilho desde 1751 até o presente, querendo denominarse proprietario desta occupaçam, quando não pode mostrar outro titulo que não seja a dita nomeação, inserta no referido apenso A.

[.....]

[§ 1do Regimentó]

N;o tempo em que se estabaleoeu o dito Moinho e Fabrica para serrar madeiras, em distancia de duzentas bragas do Pinhal, ao Nascente delle, forao edificadas humas caras, junto á sobredita Capella, para habitaçãO das pessoas a quem havia sido cometida a administraçãO da mesma Fabrica, e porque este § manda que o Reçebedor itenha effectiva residencia ndla, e o § 1.º do Regimento do Escrivão taõbem lhe impõem igual obrigaçãO, foraO destinadas para elles as sobreditas caras, mas não se fizeraõ outras para habitaçãO do Superintendente nos aliceres que para esta obra se chegaraõ a fazer no mesmo tempo em que se fabricaraõ aquellas, ficando, por isso, sem Caras o Superintendente para habitar na Fabrica nem hum dia; apenas há huma, nas em que habita o Reçebedor, na qual elle assiste ao pagamento, que se faz no sabado de cada semana.

[.....]

(B. A. C.: Ms. 647-A.).

10

O Monteiro-Mor do Reino a Diogo de M. Corte Real

De Casa, S-Juího<1733

Por avizo de 3 de Junho passado me remeteu V. S., por ordem de S. Mag.^e, duas representações sobre Cortes de lenhas para o real Convento de Mafra, para que as infor-[ff. 170] masse, interpondo o meu parecer. Remebendoas ao luis das Coutadas de Obbidos, para que, em Companhia de hum Mestre da Ribeira das Nãos e de pessoas peritas e alguns officiaez dias Coutadas, fosse fazer vesturia nas cinco mattas expressadas nas dit tas representações, declarando as legoas que delias distaõ ás reaes obras de Mafra e o custo que faria a Condução de cada carrada e quantas se poderiaõ tirar em cada huma daz dittas mattas de páos rotos e inúteis ao real Serviço, sem que defraudasse as difetas matas, e que passassem ao termo da Villa de Torres Vedras a ver as lenhas que se poderiaõ tirar idaquelles pinhaes, e que vissem se haveria quem se quizesse obrigar a dar toda a lenha necessaria, cortandoa donde se ajustassem com seus donos sem que fosse em Coutada 'de S.Mag.^e, e ponda rachada em o real Convento de Mafra, pagandolhe o milheiro de 'achas por preço certo, e que sobre tudo informasse, informou com cinco autos de Vesturias feitos nas mattas declaradas nas representações, dos quaes consta que na matta chamada da Miz.^a (?) se não pode tirar lenha alguma, por não ser rota nem seda, e não necessitar de desbaste, por serem as madeiras novas ie as arvores largas humas das [/. 170 v.] outras, e que das quatro mattas se podetiaõ tirar mil e outocentas Carradas, e que delias a Mafra

disbao seis e sette legoas, e que, passando a IMAfra para averiguar o Consumo que cada -anno ali havia de 1 enhas, achou que no Convento, Oxaria e hospital se gasfariaõ cada anno mil quatrocentas outenta e duas Carradas, e que as que se poderiaõ tirar da Montaria de Obbidos não chegariaõ a anno e meyo, e, passando a Torres Vedras, não achara quem se quizesse oíbrigar, e que ali se não podia tirar lenha alguma, em rezaõ d'a muita que naquelles pinhaes se tinha cortado os annos passados, o que também constava de huma das representações que eu lhe remeti, dizendo mais na sua informação que a Condução seria imporposionada, pois não querem menos de mil seiscentos rs. por cada Carrada, como se pagavaõ as dos ma'beriaes que hiao para as dittas obras, e que a⁹ Carradas dali costumaõ ser muito piquen-as, pela distancia do Caminho e muitas Calçadas que passaõ, e que só faria alguma Conveniencia ao Serviço de S. Mag.^e mandar que viessem dos pinhaes de Escaropim, Virtudes [fl. 171] e Azambuja, pella viagem ser por mar e estarem os pinhaes muito contiguos ao Rio, e que melhor transporte se fazia por S.^{to} Antonio do Tojal do que pella Ericeira, pois he rodial muitas legoas e ser necessário sabir fora da barra, digo, sahir da Barra para hir desembarcar aquelle porto, e que ao porto de S.^{to} Antonio do Tojal distaõ somente des ou doze legoa⁹ de mar e dahi a Mafra três de terra, e ficavaõ rezervadas as mattas das montarias de Obbidos⁹ para Carvoaria, porque, segundo o exame que tinha feito se precisa daquelle genero, por se gastar no Convento, Oxaria e hospital cento e ou to Sacas* O mesmo luiz offereceu o arbitrio de se poder prover o ditto Convento do Pinhal que S. Mag.^e tem entre Lisboa (*sic*) e a Pederneira, chamado o Pinhal de EIRey, dizendo que, sem fraude, mas sim de grande Conveniencia, se lhe pode tirar tanta lenha que não so sirva de prover o Convento de Mafra, mas a maior povoação de Europa, e que, por ser muito intenso e extenso, fica sendo impenetrável, e inextinguivel a madeira que cahe por Cauza dos ventos, e cabeças dos pinheiros que se Oortaõ para [fl. 171 v.] o real Serviço, e que a madeira he de tão bom arder que os povos circunvezinhos se alumeaõ com ella em lugar de Candeas, pelo que se gastaria menos lenha na Cozinha do Convento; que o transporte desta parecia dificultoso, por ficar remota de Maifra, mas que, olhando para a distancia de Escaropim, Virtudes e Azambuja, passando a desembarcar a Ericeira, vinha a ficar este mais perto e só de maior trabalho a Condução para a praya da Pederneira, porem que, fazendose privilegiar alguns Carros, se faria a Condução fadil, porque os lavradores daquelle ditio não tem outro Exercício mais do que carrearem madeiras para varias partes e levarem 1-enhas a Lisboa, onde lhe daõ duzentos e quarenta rs. por lenha e Carreto, que, dobrandoselhe o preço, a poriaõ na praya da Pederneira, em que ha hum grande armazém onde se pode recolher, para no veraõ se passar ao porto da Ericeira, donde se pode guardar em huma estancia, para no discurso do anno se conduzir para Mafra, que dista so huma legoa de bom Caminho, mas que sempre he necessário para a Condução da lenha huma Carretaria, ou seja de S. Mag.^e ou de particulares, [il. 172] da mesma Sorte que ha de conduzir a lenha de Escaropim, Virbudes e Azambuja, e que, hindo ao porto da Pederneira tiraira (*sic*) alguma informação, lhe não dsfficultaraõ haver quem se obrigasse ao transporte do mar.

Para que S. Mag.^o seja mais bem informado, remeto as informações, arbitrios e autos de vesturias e me nao parece Conveniente nenhum déliés, e menos que S. Mag.^o mande fazer este provimento por sua Conta, porque Ihie haõ de destrubir as suas mattas e dezencaminhar naõ só as lenhas, mas ainda as boas madeiras, e virlhe a custar quatropiado os cortes, raxar e Carretos do que lhe custara se houver algum estanceiro que por preço certo se obrigue a cada carrada de lenha raxada no Convento de Mafra, e este he o meio mais comodo e unico arbitrio que pode haver. E nao se podem os Estanceiros desculpar de que naõ ha pinhaes perto de Mafra, porque no termo de Torres Vedras ha inida todos os pinhaes que constaõ da informiaçaõ induza do Monteiro mor de Obbidos, em que diz podem dar lenha ao Convento de Mafra emquanto durar, e he certo que os donos delles naõ teraõ duvida a vendei-los aos [//. 172 v.] estanceiros, porque lhe naõ podem ter outra alguma sahida senaõ esta, e só o que parece precizo que S. Mag.^o mande fazer he passar ordem aos ministros de Torres Vedras para que a pessoa que se obrigar a dar a lenha ao Convento de Mafra se lhe dem Carros e homens pello preço da terra, pagándoos elle pontualmente pello seu dinheiro, e assim, se agora se gastaõ 1482 'Carradas, desita sorte se naõ haõ de gastar 400, porque se ha de pagar hum tanto por axa da medida por que se vendem nas estancias e ha de hir a lienha toda junta no veraõ, que sendo sua se gasta menos duas partes, porque he certo que se em Mafra se gastasse lenha boa e naõ de Cortiças, oomo se gasta, e fossem as carradas de mais perto, e por essa rezaõ mais avultadas, sem duvida se naõ gastaria a 3.^a parte da lenha que agora se gasta. Quando por alguma rezaõ naõ possa ter effeito este meu parecer para que se prova (*sic*) aquelle Convento com promptidaõ, pode S. Mag.^o ordenar ao Provedor dos Armazéns que da mesma sorte que nos pinhaes da Azambuja e Virtudes manda fazer axas para o provimento das Nãos £//. 173] e conduzillas nas Carreteras, que todas levaõ para sima de sessenta e cinco carradas, mande nestes mesmos pinhaes cortar 4 barcas e conduzillas ao porto da Ericeira, e que também da sorte que elle, no pinhal que está entre Leiria e Pederneira, manda cortar e conduzir madeira para a Ribeira das Nãos, mande conduzir para o porto da Ericeira outras quatro barcas, e todas estas outo levaraõ 500 Carradas, as quaes, mandándose ter boa arrecadaçaõ na Ericeira, chegaõ para hum anno e mais, e assim fica o Convento provido por hum anno e se ve qual das duas conduçoens faz melhor commodo. E quando o naõ haja, se houver quem se queira obrigar por preço certo, como tenho dito, obrigandose a todas as conduçoens de mar e terra, deixando selhe tirar a lenha do pinhal de Lisboa (*sic*), naõ acho nisso inconveniente nenhum, e se pode fazer sem defraude do pinhal, por se naõ necessitar de Corte algum, por ser tanta a lenha e madeira que eahe com o vento que huma apodrece e outra a tira quem q-uer. Das mattas de Obbidos me naõ parece se tire couza alguma, nem por conta de quem se obrigar a dar as lenhas, nem por Conta [//. 173 v.] de S. Mag.^o, tanto pelo desfraude e descaminhos que ja disse podiaõ haver, como porque, como ficaõ seis e sette legoas distantes e Caminhos de Galsadas, carrega Cada Carro quazi nada e naõ só se gastaõ as 1482 Carradas, mas muitas malis, e, fazendose a Conta a 1'600 rs. por Carrada, como diz o

Iuiz se paga, imponba so o carreto 2.371 \$200 rs., alem da importanda de cortar e trajear e do Salario da pessoa que andar nesta administração, quanto mais pella informação do luiz se vé que as ditas mattas não chiegaõ a dar lenhas para o gasto de 'anno e rneyo. Sua iMag.^e determinará o que for servido. (Déos guarde a V. S.^a multos annos. De Caza, em 5 cinco (*sic*) de Iulho de 1733. O S.^r Diogo de Mendonça Corte Real. O Monteiro mór do Reyno.

(Registo).

**(A. M. O. P.: *Montaria^Mor do Reino*, n.º 1-3,
fis. 170-174).**