

A Armada e a Construção Naval do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. A gênese da Marinha Imperial do Brasil*

The Navy and Shipbuilding of the United Kingdom of Portugal, Brazil and the Algarves. The genesis of the Brazilian Imperial Navy.

Nuno Saldanha

Doutor em Ciências Históricas pela Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Católica Portuguesa. Professor da Universidade Europeia / Centro de História da Universidade de Lisboa/ Academia de Marinha. E-mail: nunosaldanha@netcabo.pt.

RESUMO

Este trabalho propõe-se como um contributo para o estudo e caracterização da Armada Real, durante a vigência do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, entre os anos de 1815 e 1822, nomeadamente no tocante à Construção Naval, unidades, tipologias, principais estaleiros e construtores, no que efetivamente constituiu a gênese da futura Marinha Imperial Brasileira, assim como da Armada Real Portuguesa, dos inícios do século XIX.

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura Naval; Construção Naval; Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves; Marinha Século XIX.

ABSTRACT

This work is intended as a contribution to the study and characterization of the Royal Armada, during the period of the United Kingdom of Portugal, Brazil and Algarves, between 1815 and 1822, namely with regard to shipbuilding, vessels, typologies, main shipyards, and shipbuilders, in what effectively founded the genesis of the future Brazilian Imperial Navy, as well as the Portuguese Royal Navy of the early 19th century.

KEYWORDS: Naval Architecture; Shipbuilding; United Kingdom of Portugal, Brazil, and Algarves; 19th Century Navy.

INTRODUÇÃO

Embora se comemore neste ano a data oficial do segundo centenário da Independência do Brasil, é sabido que esse fato resultou de um processo que se dilatou por diferentes momentos, iniciado em 1808, com a chegada, ao Rio de Janeiro, da Família Real e sua Corte, e culminando com o célebre “Grito do Ipiranga”, em setembro de 1822¹.

Como referia Lauro Barbosa da Silva Moreira, presidente da Comissão Nacional para as Comemorações do V Centenário do Descobrimento do Brasil, em 1999:

*Artigo recebido em 02 de outubro de 2022 e aprovado para publicação em 01 de novembro de 2022.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 36, p. 10-36 – 2022.

A cidade, o país, que a Corte portuguesa encontrou em 1808, e o que deixou em 1821, não são absolutamente os mesmos. Foram profundas e positivas as mudanças provocadas pela maior disseminação da educação, da cultura, e dos cuidados sanitários, pela estruturação de uma máquina administrativa, pelas transformações urbanísticas e arquitectónicas da Capital, pela inevitável centralização política e pelo desenvolvimento de uma maior autonomia intelectual das classes dirigentes brasileiras. (MOREIRA, 1999: 369)

Entre estas duas datas, a que nos parece de maior consequência é a de 1815, com a criação do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (RUPBA)², em que se consolidam os alicerces de um Brasil efetivamente independente (e até mais do que a parte de Portugal o era na altura), como Estado soberano. A sua elevação a reino, com bandeira própria [Fig. 1] põe efetivamente um fim ao período colonial da História brasileira.

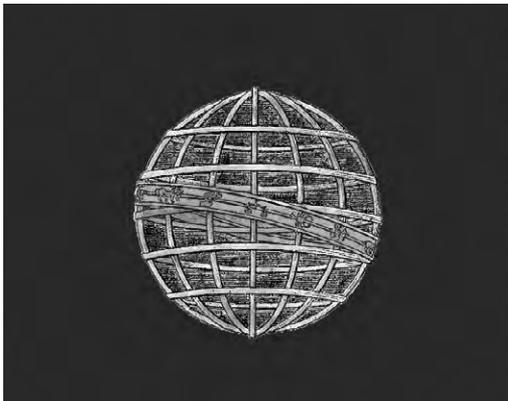


Fig. 1. *Bandeira do Reino do Brasil*, adaptação de uma bandeira de inícios do século XIX

Apesar da sua curta e controversa existência, e ainda hoje objeto de debate, o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves constituiu-se como uma nova e ímpar entidade política no panorama internacional que, no rescaldo do Congresso de Viena, assiste ao nascimento de um Estado

com características inéditas. Bem além da mera reconfiguração das fronteiras da Europa, o novo país, conquanto de origem europeia, e cujos limites territoriais se estendiam de forma global pelos cinco continentes, tinha a sua capital e centro político na América.

Com o rei e a Corte, vieram as principais unidades da sua Marinha de Guerra, a Brigada Real da Marinha, a Academia e Companhia Real dos Guardas-Marinha, e parte significativa da sua estrutura administrativa, chefiada pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, João Rodrigues de Sá e Menezes e Souto Maior (mar. 1808-dez. 1809), futuro conde de Anadia.

Nos primeiros anos, a sua atuação foi dificultada pela nomeação, em 13 de maio de 1808, do infante D. Pedro Carlos de Bourbon (1786-1812), como Almirante-General da Armada Real (SILVA, 2022: 111), título criado expressamente para ele pelo Príncipe Regente. Tinha a seu cargo a jurisdição e a autoridade atribuídas aos capitães-gerais dos galeões da Armada Real e aos inspetores da Marinha, ou seja, a jurisdição militar de toda esta repartição; a inspeção dos arsenais reais de Marinha estabelecidos no Brasil, ilhas adjacentes e domínios ultramarinos; assim como o corte de madeiras destinadas às construções navais.

No entanto, a sua morte prematura em 1812 (com apenas 26 anos) poria termo às dificuldades do então ministro, João de Almeida e Castro, conde de Galveias (dez. 1809 – jan. 1814).

Todavia, para José Maria Dantas Pereira, o infante levou a efeito uma importante ação reformadora, como a Real Fazenda da Marinha, o Arsenal, a construção de diques, a fundação de uma cordoaria, de uma biblioteca, e de uma academia naval, cuidou da armada que transportara a família real, dos pagamentos aos seus

dependentes, e dos melhoramentos nos portos (PEREIRA, 1813: 11-27). Em 1808, o próprio D. Rodrigo de Sousa Coutinho, conde de Linhares, considerara que o infante era “muito ativo, zeloso, diligente, e bastante mais dotado do que se pudera imaginar” (BRAGA, 2019: 184).

A pasta da Marinha seria depois sucessivamente administrada, até à independência do Brasil, por diversos ministros, que se sucederam sem grande distinção, e por curto tempo, não chegando mesmo a ocupar o cargo, por mais de um mês: Fernando de Portugal, marquês de Aguiar (jan. 1814 - fev. 1814); António de Araújo e Azevedo, conde da Barca (fev. 1814 - jun. 1817); Tomás António de Vila Nova Portugal (jun. 1817 - fev. 1818); Marcos de Noronha e Brito, conde dos Arcos (fev. 1818 - fev. 1821); e Joaquim José Monteiro Torres (mar.1821 - jan. 1822); Anselmo José Braamcamp (jun. 1821- jul. 1821); e Inácio da Costa Quintela (ago.1822 - mai. 1823).

Porém, fora das questões políticas e administrativas, o que se pretende com este trabalho é sobretudo esboçar uma análise da situação da Marinha do novo Estado luso-brasileiro, nomeadamente no tocante à Construção Naval, unidades, tipologias, principais estaleiros e construtores, naquilo que efetivamente constituiu a génese da futura Marinha Imperial do Brasil, assim como da Armada Real Portuguesa, nos inícios do século XIX.

A ARMADA REAL – DECADÊNCIA OU MITO?

Em particular, importa rever a ideia generalizada, fomentada pelos liberais (e consequente historiografia) que, em 1822, a Marinha de Guerra se encontrava em “total ruína”, “nulidade”, e numa situação de “acentuada decadência”. Podemos assinalá-la, desde cedo, no discurso de Manuel Fernandes Tomás, de 31 de julho de 1821, quando refere: “Cuida-se da ma-

rinha de guerra a tal ponto arruinada, que só se conhece agora pelos dispendiosos e quase inúteis estabelecimentos que dela nos restam”. (CARDOSO, 2020: 106)

No mesmo sentido, alguns meses mais tarde, em 25 de setembro, idêntico parecer se transmitia num relatório apresentado ao Congresso, por uma Comissão Especial da Marinha (PEREIRA e CASTRO, 2018: 166)³, tecendo um confronto entre a situação atual da Armada, com a da última década do século XVIII, cujo balanço se revelava claramente negativo.

Apesar das críticas, é sabido que os governos liberais pouco fariam para alterar a situação. Logo após a Guerra Civil, o ambicioso orçamento de 1835, que previa uma força permanente de 50 navios, tinha apenas como unidades principais 2 naus, 4 fragatas, 4 corvetas e 6 brigues (portanto, em número muito inferior ao das 5 naus, 11 fragatas, e 13 corvetas e brigues elencados pelo próprio relatório de 1821)⁴, das quais, apenas um terço se destinava a ser mantido em armamento completo. Aliás, para além de não se ter dado início à recuperação pretendida da Armada, depressa se desistiu das duas naus previstas. (SILVA, 2012: 12)

Esta visão crítica, de acelerada decadência da Marinha nas primeiras décadas do século XIX, tem-se mostrado recorrente até muito recentemente, como se observa nos diversos trabalhos científicos e académicos, produzidos de ambos os lados do Atlântico⁵.

Vejam-se, a título de exemplo, o caso de Fernando Alberto David e Silva:

Em 29 de Novembro de 1807, com o exército francês em Abrantes, partiu para o Brasil a Corte e todas as unidades da Marinha portuguesa que se encontravam capazes de navegar [...] Iniciava-se então um prolongado período de declínio da Marinha, que só irá

ser travado mais de meio século depois. (SILVA, 2012: 10)

ou de José António Rodrigues Pereira:

É depois de 1807 que se acentua a decadência da *Armada Real*, podemos afirmá-lo que devido a imperdoável negligência que não conservou adequadamente o material naval. [...] A maioria dos navios – nomeadamente os navios de linha, as naus – foi deixada ao abandono no Rio de Janeiro. (PEREIRA e CASTRO, 2018: 155)

Do outro lado do Atlântico, Lauretino Gomes escrevia que, nos inícios de 1822:

[...] a Marinha Portuguesa contava com um navio de linha, duas fragatas, quatro corvetas, dois brigues, e quatro belonaves de outras categorias em águas brasileiras. Os navios de guerra disponíveis de imediato para a nova Marinha Brasileira eram mais numerosos, mas em péssimo estado de conservação. Várias embarcações de desenho ultrapassado, que trouxeram a Família Real e a Corte portuguesa ao Brasil em 1808, estavam abandonadas no cais do Rio de Janeiro, mas os seus cascos estavam carcomidos pela craca e outros animais marinhos, sendo de pouco valor. (GOMES, 2010: 166)

Também Jorge Manuel Pereira da Silva, citando a obra de António José Telo⁶, refere que: “É comum considerar-se que a Armada Portuguesa estagnou e apodreceu durante a permanência da Corte no Brasil, entre 1807 e 1821. A inatividade, a deficiente manutenção e o clima tropical teriam sido determinantes para a degradação dos navios”. (SILVA, 2009: 61)

No entanto, o mesmo Pereira da Silva, acaba por contradizer esta ideia generalizada, apresentando dados que a con-

traria. Efetivamente, argumenta mesmo que a Esquadra, apesar da diminuição das bocas de fogo, terá aumentado consideravelmente neste período, com a construção de uma nau, cinco fragatas, três corvetas, oito brigues e três escunas⁷, dos quais, 45% do total destes navios terão sido construídos no Brasil.

Acrescenta ainda que os maiores acréscimos da Marinha de Guerra se situam, precisamente, entre 1818 e 1882, durante a vigência do Reino Unido PBA. (SILVA, 2009: 62)

Em termos de balanço final, o autor acaba por concluir que,

[...] embora não se tenha verificado uma completa estagnação da Armada durante o período de permanência da Corte no Brasil, chegando a registar-se, mesmo, um aumento do número de navios existentes, ocorreu uma redução da sua operacionalidade global, para cerca de metade daquela que existia em 1807. Uma vez que a redução desta operacionalidade foi muito mais drástica do que o aumento da idade média dos navios, chegamos à conclusão que o desgaste terá sido acelerado quer pelos efeitos do clima quer pelas consequências de uma deficiente manutenção. (SILVA, 2009: 63-64)

As razões subjacentes à alegada decadência e redução de operacionalidade da Armada constituem uma questão um pouco mais complexa do que possa parecer, não se reduzindo apenas ao fator político, à falta de vontade ou interesse pelo seu desenvolvimento, à incúria das instituições responsáveis pela sua conservação, ou ao clima. Elas são de diversa espécie e grandeza, tanto as de ordem conjuntural, económico-social, estratégica, ou material, assim como as deficiências de efetivos e de mão de obra especializada.

Quanto ao argumento da sua estagnação, em termos quantitativos, como vimos, Rodrigues Pereira já apontara a discrepância entre os números do referido relatório de 1821, com os dados de Marques Esparteiro (PEREIRA, 2005), ideia igualmente desmentida por Pereira da Silva (SILVA 2009).

Comecemos por ver como era constituída a Armada Real em 1815, em vésperas da criação do Reino Unido PBA. De acordo com a tabela publicada no mais recente trabalho sobre o assunto – a citada obra de Rodrigues Pereira e Paulo Cas-

tro (2018) –, foram para o Brasil, em 1707, 8 naus, 4 fragatas, 5 brigues, 3 escunas e 3 charruas (acompanhadas de mais uma trintena de outros navios mercantes, e escoltados por uma esquadra inglesa).

Em Lisboa, tinham ficado 5 naus (uma delas ainda no berço), 5 fragatas, 1 corveta, 2 brigues, e 2 charruas, entre outras embarcações mais pequenas.

A tabela seguinte, baseada nos registos das capturas feitas pelos franceses, enumera as naus e fragatas, e respetivo armamento, das unidades que estavam em Lisboa [Tabela 1]:

Tabela 1 - Naus e fragatas que ficaram em Lisboa

Estaleiro	Ano	Idade	Nome	Peças	Calibres (£) ⁸
Naus					
Lisboa	1759	56	<i>Princesa da Beira</i> <i>Portugaise (1808)</i>	64-74	28x24; 28x12; 2x12; 10x6
Rio Janeiro	1767	52	<i>S. Sebastião</i> <i>Brésil (1808)</i>	64	26x24; 26x12; 2x12; 10x6
Lisboa	1789	26	<i>D. Maria I</i> - ex <i>Coração de Jesus</i> (1789), <i>Ville de Lisbonne (1808)</i>	74	28x24; 32x18; 4x18; 12x9
Lisboa	1792	23	<i>Vasco da Gama</i> ⁹	74-80	28x36; 32x24; 4x24; 16x12
Lisboa	1816	-	<i>D. João VI</i> / ex <i>N^o S^a dos Mártires</i> (berço), <i>D. João Príncipe Regente (1816)</i>	74	-
Fragatas					
Lisboa	1783	32	<i>Tritão</i> / ex <i>N^a S^a das Necessidades</i>	36-44	30x18; 14x9; 30x12; 12x6
Baía	1792	23	<i>Vénus</i>	36	26x18; 10x9
Pará	1798	17	Amazona ¹⁰	44-54	22x24; 22x12; 2x12; 4x6
Pará	1797	18	Pérola ¹¹	44	32x18; 12x9
Baía	1787	28	<i>Fénix</i> / ex <i>N^a S^a da Graça</i>	44-54	30x18; 14x9

Um documento anónimo, e não datado¹², escrito por um oficial inglês não identificado, intitulado *List of the Portuguese Ships that remained in Lisbon*¹³, não

só certifica a lista acima, como também nos dá conta do seu estado de conservação: [Tabela 2]

Tabela 2 - List of the Portuguese Ships

	Peças	Condição
Ships		
S. Sebastião	64	Unserviceable without a thorough repair
Maria I	74	De ordered to be made into a Floating Battery but not yet fitted
Vasco da Gama	74	under repair and nearly ready
Princesa da Beira	64	Condemned, ordered to be fitted as a Floating Battery
Frigates		
Tenia (Fénix?)	48	In need of thorough Repair.
Amazona	44	In need of thorough Repair.
Perola	44	In need of thorough Repair.
Tritão	44	past repair
Veney (Venus)	30	past repair

Como se observa, mesmo antes da transferência da Corte para o Brasil, já parte significativa da frota se encontrava em muito deficiente estado de conservação, e a necessitar de profundas obras de reparação. Note-se ainda que a maioria das unidades que careciam de intervenção tinha uma existência média de apenas vinte anos. É caso para dizer que o clima de Lisboa não parecia ser mais condescendente com os navios que o brasileiro.

Após a expulsão dos franceses, juntar-se-iam à esquadra do Rio de Janeiro, a charrua *S. João Magnânimo* (com o material e a biblioteca da Academia Real dos Guardas-Marinhas), em 1809; a nau *Vasco da Gama*, em 1816; a *S. Sebastião* e a *D. João VI*, em novembro do ano seguinte, por ocasião do casamento da arquiduquesa Maria Leopoldina com o infante D. Pedro. A nau *D. Maria I* perdeu-se, entretanto, em Cádiz, em 1810, numa missão no Estreito.

Por sua vez, regressariam a Lisboa, a *Rainha de Portugal*, e a *D. João VI*, que traria o rei e a Corte de volta, em 1821.

Segundo Marques Esparteiro, em 1810, para além da fragata *Princesa Carlota* (não mencionada na tabela), tinham ainda ficado em Portugal, 5 brigues, 2 escunas, 2

bombardeiras, 2 canhoneiras, e 2 caíques (Esquadilha do Guadiana); 1 paquete, e 8 iates (ESPARTEIRO, 1977: 27).

Quanto aos navios da Armada, já em 1816, a extensa lista publicada por Rodrigues Pereira¹⁴ dá conta de 12 naus, 10 fragatas, 7 corvetas, 16 brigues, 5 charruas, 7 escunas, e 7 iates, num total de 64 unidades. Se compararmos esta lista com a da tabela dos “Navios de 1793” (PEREIRA e CASTRO, 2018, 24-25), precisamente em confronto com a década considerada como a mais “florescente” da história da Armada Real do século XVIII, e com o qual o relatório de 1821 fizera a sua comparação (excluindo as embarcações do Oriente), ela até é superior em 14 unidades. Parece-nos, portanto, que a alegada decadência da Marinha não começou com a vinda da Corte para o Brasil em 1807, nem nos anos subsequentes.

Isso é comprovado pela tabela seguinte, que elenca as unidades contruídas durante a vigência do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, nos diversos estaleiros reais, conforme pudémos apurar até à data. Apesar de ainda existirem algumas lacunas por preencher (datas, local de construção, armamento), e alguns

dados por verificar, pode-se observar que, no espaço de apenas 6 anos, entre 1815 e 1822, se construíram 55 novas unidades (1 nau, 5 fragatas, 11 corvetas, 6 brigues, 2

charruas, 6 bergantins, 24 escunas), num total de mais de 663 peças de artilharia¹⁵. [Tabela 3]

Tabela 3 - Construção naval 1815-1822

Data	Fim	Nomes	Local	Tipo	Peças
1816	1852	<i>D. João VI / ex N^o S^a dos Mártires (berço)</i> <i>D. João Príncipe Regente (1816)</i>	Lisboa	nau	74/80
1818	1822	<i>Real Carolina</i>	Damão	fragata	44
1819	1820	<i>Três Reinos Unidos</i>	Bengala	fragata	40
1820	1823	<i>Princesa Real Carolina Leopoldina</i> <i>Imperatriz Leopoldina</i>	Pará	fragata	54
1823	1854	<i>Duquesa de Bragança / ex Constituição</i> <i>Princesa Real</i>	Lisboa	fragata	50
1822	1857	<i>Diana / ex Constituição</i>	Baía	fragata	50
1817		<i>Vitória</i>	Índia	corveta	
1817		Carrasco		corveta	
1817		Maria Teresa		corveta	
1818	1853	<i>Princesa Real / ex Activa (1818)</i> <i>(galera ou corveta)</i> <i>Cacela (1834)</i>	Pernambuco	corveta	22
1820	1831	<i>Lealdade / ex S. João (fragatinha)</i>	Lisboa	corveta	24
1821	1852	<i>Urânia</i>	Baía	corveta	24
1821	1858	<i>Infanta Regente</i>	Damão	corveta	24
1821	1827	<i>Rainha Carlota / Maceió</i>	Alagoas	corveta	18
1822	1823	<i>S. Domingos Eneias (navio mercante)</i>	Baía	corveta	26
1822	1823	<i>Conceição Oliveira (navio mercante)</i>	Baía	corveta	26
1822	1827	<i>Restauração</i>	Lisboa	corveta	24
1818		<i>S. Pedro de Alcântara</i>	Lisboa	brigue	
1820	1823	<i>Prontidão</i>		brigue	16
1820		Santa Maria		brigue	
1822		Rio da Prata		brigue-escuna	10
1822		Pandora		brigue	
1822	1846	<i>S. Boaventura</i>		brigue	4
1821	1822	<i>Luísa</i>		charrua	
1821	1823	<i>Conde de Peniche</i>		charrua	
1816	1854	<i>Audaz</i>	Baía	bergantim	20
1816	1826	<i>Falcão</i>		bergantim	10
1816	1822	<i>Real Pedro / Cacique (1822)</i>		bergantim	14
1817	1829	<i>Glória</i>		bergantim	18
1818	1851	<i>Tejo</i>	Lisboa	bergantim	4+16
1819	1834	<i>Providência</i>	Lisboa	bergantim	22
1816	1822	<i>Cossaca</i>		escuna	
1816		<i>Festiva</i>		escuna	

1816	1821	<i>Ligeira</i>		escuna	
1816	1823	<i>Tártara</i>	Baía ¹⁶	escuna	
1817	1826	<i>Real Artilheira</i>		escuna	4
1817	1822	<i>Leopoldina</i>	Pará	escuna	16
1817	1832	<i>Constância</i>		escuna	
1817	1823	<i>Velha de Diu</i>	Diu?	escuna	
1818	1823	Maria Isabel		escuna	4
1819	1823	<i>Ulana</i>		escuna	
1819		D. Alvaro da Costa		escuna	
1819		Circe		escuna	
1819	1823	<i>Isabel Maria</i>		escuna	5
1819		<i>Mameluca</i>	Brasil	escuna	
1819		Correio do Pará		escuna	
1819	1823	<i>Seis de Fevereiro</i>		escuna	
1819		Maria Emília		escuna	
1819	1822	<i>Princesa Real</i>		escuna	
1820		Afra		escuna	
1821		D. Maria Zeferina		escuna	
1821	1823	<i>Andorinha</i>		escuna	
1822	1823	<i>Emília</i>		escuna	
1822		<i>Infanta D. Maria Francisca</i> (escuna)	Pernambuco	escuna	
1822		<i>D. Maria da Glória</i> (escuna)	Pernambuco	escuna	
1822		<i>Fernandes Vieira</i>	Pernambuco	cúter	

Para além destas, podemos ainda acrescentar as unidades que foram incorporadas, quer por aquisição, como por

captura, contabilizando 24 embarcações, e um número próximo das 300 peças de artilharia¹⁷. [Tabela 4]

Tabela 4 - Incorporação na Armada 1815-1822

Data	Fim	Nomes	Local	Tipo	Peças
1818	1823	<i>Sucesso / ex Success</i> ¹⁸	Rio de Janeiro	fragata	42
1818	1822	<i>Maria da Glória / ex Horacio</i> ¹⁹	Rio de Janeiro	corveta	
1821	1839	<i>Galateia</i> ²⁰	Baía	corveta	24
1822	1825	<i>Tritão / ex Heroína / Quatro de Julho</i> ²¹		corveta	26
1822	1823	<i>Príncipe do Brasil</i> (galera)	Baía	corveta	24
1822	1823	<i>S. Gualter</i> (navio mercante)		corveta	26
1817	1833	<i>Constância</i> ²²	Lisboa	brigue-escuna	12
1818	1823	<i>Lucónia</i> ²³	Rio de Janeiro	charrua	
1818	1856	<i>Príncipe Real</i> ²⁴	Montevideu	charrua	18
1819	1822	<i>Gentil Americana / ex Dotes Ya-Ya</i> (navio mercante)		charrúa	10
1820	1835	<i>Orestes</i>	Rio de Janeiro	charrúa	
1820	1854	<i>Maia e Cardoso</i> ²⁵	Bengala	charrua	
1817	1823	<i>Leopoldina</i>	Brasil	bergantim	22
1818	1822	<i>Reino Unido</i>	Brasil	bergantim	22
1818	1833	<i>Treze de Maio</i>	Brasil	bergantim	20

1819	1834	<i>Estrela</i>		bergantim	
1819	1831	<i>Infante D. Sebastião</i>	Rio de Janeiro	bergantim	20
1817	1822	<i>Kalmuka</i>	Brasil	escuna	
1817	1829	<i>Ninfa (corsário)</i>		escuna	10
1818	1826	<i>Bom Português</i> ²⁶	Portugal	escuna	6+2
1819	1823	<i>Luís de Camões</i>	Brasil	escuna	4
1821		<i>Fidelidade</i>	Açores	escuna	
1822	1828	<i>Conceição</i>	Pernambuco	escuna	6
1822		<i>Lusitânia</i>	Baía	escuna	

No cômputo geral, podemos assim verificar que, durante o Reino Unido PBA, foram incorporadas na Armada Real cerca de 80 unidades (construção, aquisição e captura), num total de mais de mil bocas de fogo, o que nos parece bastante substancial, mormente para um espaço de tempo tão curto.

A CONSTRUÇÃO NAVAL – ESTALEIROS E CONSTRUTORES

Embora não se pretenda como um estudo exaustivo, cuja dimensão, naturalmente, não tem aqui lugar, este capítulo visa sobretudo elencar os mais importantes estaleiros onde se desenvolveu a construção naval deste período, assim como enumerar os seus principais construtores, muitos dos quais, permanecem desconhecidos até à data.

Com a transferência da Corte, do aparelho administrativo, institucional, económico, militar, educacional e científico, para o Rio de Janeiro, era expectável que ali se desenvolvesse uma nova fase da construção e formação de Arquitetura Naval, ou que, pelo menos, para ali se tivesse deslocado o centro operacional do Arsenal de Lisboa. Mas não foi isso que sucedeu.

Ao contrário do que se passou com a Academia Real dos Guardas-Marinhas, ou a Brigada Real de Marinha (à exceção do Destacamento de Lisboa), o pessoal do Arsenal, nomeadamente os principais construtores e lentes, permaneceram na antiga capital.

Assim ocorreu com os discípulos da importante “escola” protagonizada pelo construtor do Arsenal de Lisboa, Torcato José Clavina (1736-1793)²⁷, como Julião Pereira de Sá (Lisboa, 1739 – c. 1821), João de Sousa Palher (Lisboa, 1754- Lisboa, c.1813), ou António Joaquim de Oliveira (act. 1787-1822). Entre estes, destaque para Sousa Palher, que teria sido um dos elementos mais importantes para os estaleiros reais luso-brasileiros. Quando se criou o Corpo de Engenheiros Construtores, foi nomeado chefe do mesmo, “com a patente de Capitão Tenente da Armada, e fundou a Aula de Construção e Arquitectura Naval na reforma de 1796, sendo Lente della por muitos anos.” (SARAIVA, 1839: 22-23).

Dos alunos de Clavina, na Casa do Risco do Arsenal Real de Lisboa, apenas Manuel da Costa (act.1774-1824), autor da célebre a nau *Príncipe do Brasil*, desenvolveria o seu trabalho no Arsenal da Baía, onde já se encontrava desde 1796. (SALDANHA, 2021).

Não será, portanto, de surpreender, que não tenham emergido grandes nomes de vulto entre os construtores que desenvolveram a sua atividade durante o primeiro quartel do século XIX, que nos deparemos com a falta de construtor em alguns estaleiros, ou vermos mestres carpinteiros a desempenharem essas funções, como não sucedia há mais de meio século.

A) Rio de Janeiro

Tornando-se o Rio de Janeiro na nova capital de um vasto império marítimo transcontinental, seria de esperar que aí

se desenvolvesse o mais importante estaleiro do Reino. Porém, infelizmente, nada mudaria, como aliás sucedera quando, em 1763, substituíra Salvador como capital do Brasil.

O Arsenal Real da Marinha do Rio, instalado abaixo do Mosteiro de S. Bento, entre o cais de Brás de Pina, e o quartel da Junta, foi pensado em 1763, por vontade de D. António Álvaro da Cunha, Vice-Rei e Capitão General de Mar e Terra do Estado do Brasil, o qual recebeu a respetiva autorização da Corte, em 1765.

Rapidamente entrou em funções, dando início à construção de uma nau de 64 peças, a *São Sebastião*, concluída em 1767. Para o efeito, foi chamado o construtor da Baía, António da Silva Araújo (act. 1755-c.1784) (SALDANHA, 2019), autor da conhecida *Santo António* e *S. José*, mais tarde rebatizada como *Pedro I*, a primeira capitânia da Marinha Imperial do Brasil²⁸.

Todavia, parece que o Arsenal apenas se manteve ocupado durante o governo do referido conde da Cunha, não cumprindo assim o ambicioso projeto do Vice-Rei. (GREENHALG, 1951: 44)

Não obstante a existência de estaleiros particulares, e de diversas instalações de apoio à construção naval, com “oficinas de funileiros, vidraceiros, canteiros, pedreiros, bandeireiros e correeiros, e da fundição de canhões e caronadas” (FILHO, 2011: 313), aparentemente, limitou-se sobretudo ao reparo e aparelhamento dos navios que ali aportavam.

Segundo refere Alcides Filho (entre outros autores), só em fevereiro de 1827, o então Arsenal de Marinha da Corte voltaria a lançar ao mar uma nova embarcação, a corveta *Campista*. (FILHO, 2011: 313), suposição que não nos parece corresponder à realidade.

Efetivamente, cremos que foram ali construídas diversas embarcações meno-

res, como o comprova a referência às escunas feitas para guarda-costas no Rio de Janeiro e Costa do Leste, segundo planos de João de Sousa Palher.²⁹

Após o desaparecimento de António da Silva Araújo, desconhece-se quem o terá substituído na Ribeira do Rio de Janeiro, e apenas em 1806, encontramos um oficial de carpinteiro, **Manuel José das Neves**, a solicitar o lugar de construtor³⁰.

Apesar de se tratar de um oficial de carpinteiro, era positivamente referido como “Mestre aprovado em Dezenho, e Pratica de Architectura Naval”. Um parecer de Sousa Palher, de 1798, atesta mesmo as suas capacidades como construtor:

[...] não somente he official de Carpinteiro de Machado, mas hum insigne Mestre do dito Officio, porque tem habilidade de formar os seus Planos e possuir a inteligenmcia das Linhas que os compõem, e suas projeçoens como eu mesmo o examinei, e alem disso elle tem construído alguns Brigues e Hiates por cujos motivos assevero por baixo de palavra de honra que elle he capas de ser empregado.³¹

Segue-se outro carpinteiro do Machado, **Agostinho José de Lima** (act. 1783-1812) que, depois de embarcado desde 1783, acabaria por assentar como Mestre de Carpinteiros do Arsenal Real da Ribeira do Rio de Janeiro, a 12 de janeiro de 1791.

Para além de assistir ao fabrico e ao “terminar a Obra dos Navios de Guerra que estavam em acção de o precisarem”³², terá sido também construtor, de acordo com uma petição em que solicita lhe seja concedida patente de Primeiro-Tenente da Marinha Real: “Como o Suplicante não só he Mestre da Ribeira das Náos do Rio de Janeiro, o maior Arsenal que há na America, mas também constructor das embarcaçoens que nele se tem feito”³³.

Para o período que aqui tratamos, da vigência do Reino Unido PBA, encontramos referenciados mais três construtores, número claramente excessivo para um espaço de tempo de apenas seis anos, o que parece indicar a escassa relevância da sua obra.

Ainda em 1812, **Joaquim Correia dos Santos** (act. 1812-1816) é nomeado “Mestre da Officina de Carpinteiros, e Constructor do Arsenal Real da Marinha”, por falecimento de Agostinho José de Lima, do qual muito pouco se conhece.

Embora ativo sobretudo em Lisboa, **Manuel Clemente de Barros** (act. 1816 - 1825) trabalhou como Segundo Construtor do

Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, e foi sem dúvida o mais importante mestre que ali desempenhou as suas funções.

Creemos que terá regressado a Portugal com D. João VI, em julho de 1821, pois nesse mesmo ano sucede a Julião Pereira de Sá (1739 – c. 1821) por este ter falecido no Arsenal de Lisboa. Ali veio a construir, com António Lopes Ferreira, a corveta *Cibele* (*Elisa*) lançada à água em 24 de agosto de 1823, a fragata *Princesa Real* (*Duquesa de Bragança*)³⁴ em 1823 [Fig.2], e terá projetado a nau *Vasco da Gama II*, a última a ser lançada à carreira do Arsenal da Marinha, em 24 de junho de 1824, mas já terminada, postumamente, em 1841³⁵.

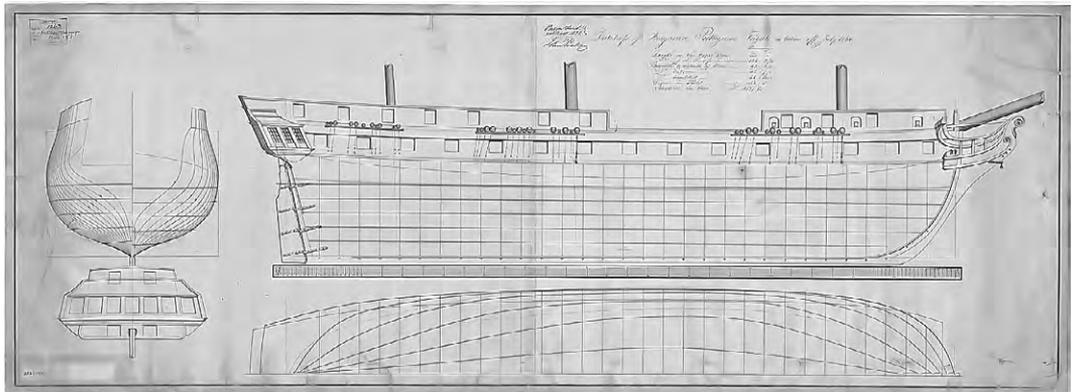


Fig. 2. John Peake, Fragata *Duquesa Bragança* (ex *Princesa Real*), plano de navio, c. 1834, 611 mm x 1641 mm, National Maritime Museum, Greenwich, Londres, ZAZ1788.

A sua nomeação para Lisboa, como adiante veremos, demonstra que a antiga capital mantém a preponderância da construção naval, onde se mantêm, ou para ali são destacados, os melhores construtores.

Desta lista de mestres ativos no Rio de Janeiro, o único que mereceu breve referência do Cardeal Saraiva (SARAIVA, 1839) foi **José dos Santos** (c. 1764-1838), natural do Porto (Massarelos), enviado para o Brasil em 1818, pela Junta da Administração da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, onde deverá ter iniciado a sua atividade.

Ascendeu rapidamente de Segundo Construtor (1816) a Primeiro Construtor (1819), com patente de Primeiro-Tenente³⁶, auferindo um vencimento de 1 600 réis diários.

Por volta de 1822, sua mulher, Luísa Joana da Pena, faz uma petição a D. João VI para que o marido possa voltar a Lisboa (onde tinha uma filha), e ali desempenhar o seu ofício, por as responsabilidades da sua profissão o terem impedido de regressar com o rei.

B) Baía (S. Salvador)

O estaleiro de S. Salvador da Baía foi indubitavelmente o mais importante do

Brasil no século XVIII. Em 1770, inicia-se uma importante ampliação e remodelação dos antigos estaleiros da Ribeira das Naus, dando origem ao novo Arsenal da Marinha, que só veio a ser extinto com a República, em 1899. Ocupava uma área de cerca de 300.000 metros quadrados, com oficinas, casa da palamenta, depósitos, armazéns, quartéis, bacia fechada, casa das galés, casa dos escaleres, e a enorme carreira de lançamento. (SALDANHA, 2019: 97). Apesar da mudança da capital para o Rio de Janeiro, o Arsenal da Baía manteve o primado da construção naval, não obstante as dificuldades aportadas pela concorrência dos estaleiros particulares.

Como se pode observar na Tabela 3, das poucas unidades cujo estaleiro está identificado, foram ali construídas 1 fragata, 3 corvetas, 1 bergantim e 1 escuna, número que terá sido naturalmente superior.

Para além de **José da Costa Carvalho**, que construiu em 1816 o bergantim *Audaz*, a direção da construção naval deste período foi assumida pelo importante **Manuel da Costa** (act. 1774-1824), de quem já falámos em trabalho anterior (SALDANHA, 2021). Foi Primeiro Construtor das Naus e Fragatas da Armada Real da Cidade da Bahia, Engenheiro Construtor, e Capitão-Tenente, autor da célebre nau *Príncipe do Brasil*, lançada ao mar em 1802. Foi também autor de 3 fragatas (*União*, *Príncipe D. Pedro*, *Constituição/Diana*), 1 corveta (*Urânia*), 1 bergantim (*S. José/Espadarte*), e outras embarcações menores (íates, correios, canhoneiras). Sem dúvida um dos construtores de maior relevo que desenvolveu a sua atividade no Brasil (para onde foi enviado em 1796), durante as duas primeiras décadas do século XIX.

A qualidade e competência do seu trabalho, levou D. João VI a confiar-lhe o projeto de uma nau de 110 peças, algo inédito na História Naval luso-brasileira, embora não se tenha concretizado.

O construtor manteve-se irredutível ao serviço do Reino Unido PBA no estaleiro da Baía até ao último momento, só regressando a Lisboa em 1823, a bordo da corveta *Urânia*, incluída na força de João Félix Pereira e Campos, que dava comboio aos navios que conduziam as tropas do Brigadeiro Madeira a Portugal. A sua carreira terminaria ali, sem que conseguisse voltar a exercer a profissão.

C) Pernambuco (Recife)

Mais tardio que os anteriores, o Arsenal de Pernambuco, situado no centro da cidade de Recife, foi construído em 1789. O porto de Pernambuco rapidamente acabaria por se tornar no terceiro do Brasil, em termos de trocas comerciais e, no período entre 1809 e 1822, suplantaria mesmo todos os outros, em termos da percentagem de embarcações aportadas em Lisboa. (MATTOS, 2021: 66-67)

Tal como sucedeu na Baía, a direção do arsenal revelou-se bastante estável, graças à nomeação de um construtor de grande qualidade, senão mesmo o mais importante dos que trabalharam no Brasil nas primeiras décadas do século XIX, **Manoel Luiz dos Santos** (1766-1839).

Mereceu especial destaque nas biografias do cardeal Saraiva, que o considerava o “mais hábil e distinto Constructor, que hoje tem a marinha Portuguesa” (SARAIVA, 1839: 24).

Segundo as informações deste autor, Luiz dos Santos terá servido no arsenal de Pernambuco durante dezasseis anos, antes de regressar a Portugal em 1823, portanto, desde 1807, o que parece indicar que terá ido para o Brasil com a Corte.

No entanto, a sua nomeação para o cargo de Construtor do Arsenal Real da Marinha da Capitania de Pernambuco, e a patente de Segundo-Tenente, só datam de 1818, assim como as suas primeiras embarcações documentadas³⁷. Provavel-

mente começou a trabalhar para a Marinha Mercante, como o comprova a sua primeira obra conhecida, a galera *Activa*, só mais tarde oferecida ao Estado, e integrada na Armada Real como corveta.

Para além da *Activa / Princesa Real* (c. 1818)³⁸, construiu, em 1822, o cúter *Fernandes Vieira*, e as escunas *Infanta D. Maria Francisca* e a *D. Maria da Glória*.

O génio criativo e empreendedor deste construtor revelou-se desde logo, no arsenal de Pernambuco, ao montar no cúter *Fernandes Vieira* uma peça de rodízio de calibre 24 (peça giratória que acompanha o movimento da boca-de-fogo para lhe dar a direção conveniente) [Fig. 3], e dezasseis morteiros de borda, solução que repetiu nas duas escunas.

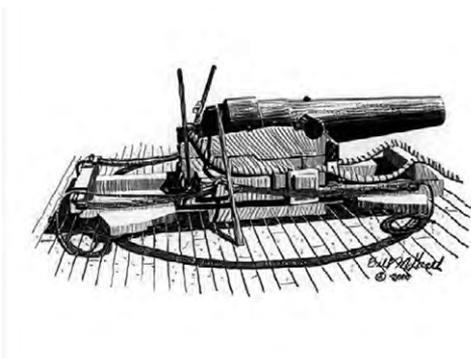


Fig. 3. William R. McGrath, Canhão de rodízio naval Brooke de 7", gravura, 1999.

Após o seu regresso, esteve em Inglaterra, até 1826, onde patenteou a invenção de uma grua, a que chamou de "Polipasto de Santos". Esta importante estadia, e inédita na formação dos nossos construtores, parece ter tido repercussões de relevo, como refere Saraiva, "tem publicado algumas outras estampas com modelos e desenhos todos relativos ao melhoramento da construcção, segundo os methodos praticados hoje nas nações mais adiantadas, especialmente em Inglaterra" (SARAIVA, 1839: 24). Trabalhou no Porto, e depois em Lisboa, como Primeiro Construtor do Arsenal, construindo tanto navios de guerra para a Armada, como navios mer-

cantes e de pesca para particulares, notabilizando-se pelas suas escunas.

D) Maranhão (S. Luís)

A Intendência da Marinha foi criada por Alvará de 12 de agosto de 1797. Em dezembro do ano seguinte, em tempo de D. Diogo de Sousa, chegou aquela capitania o capitão de mar e guerra Pio António dos Santos, nomeado para Intendente de Marinha, para formar, "sem perda de tempo o utilíssimo estabelecimento do arsenal de marinha de que veio encarregado, e de que havia aqui uma total carencia". (MARQUES, 1870: 30)

Assim, depois da Intendência, D. Diogo de Sousa providenciou para que se começasse a trabalhar na construção de um bergantim (o *Resoluto*), o qual se destinava ao transporte de madeiras (cuja qualidade muito exaltava) para as janelas e portas, ornatos e enfeites, para o novo palácio real na Ajuda.

Por fim, a 7 de junho de 1804, D. António de Saldanha noticiava ao visconde de Anadia que o navio se encontrava pronto, e que se estava aparelhando com toda a brevidade. Logo na viagem inaugural o mesmo mostrou-se incapaz, o que provocou uma série de críticas, que incluíam a própria Intendência, e os gastos desnecessários que ela comportava, que culminaria na extinção do arsenal depois da Independência.

O único construtor, que se conhece ter exercido a sua atividade neste período, foi **João José Viana** (act. 1827-1830).

Desconhecemos se terá construído algum navio, dado que, num requerimento de dezembro de 1819, apenas se mencionam os trabalhos de "armamento e concertos da Escuna Velha do Rio, Andorinha, Fragata *Vénus*, Corvetas *Voador* e *princesa da Beira*, em todo este trabalho fez conhecer a todos a sua perícia, zello e honra"³⁹. Não obstante, refere que tinha conhecimentos de Arquitetura Naval, que

lhe valeram a sua nomeação como construtor do Arsenal do Maranhão, por D. João VI, e o de Primeiro Construtor, pelo Intendente da Marinha. Numa petição da sua mulher, chega mesmo a ser intitulado como Engenheiro-Construtor.

Permaneceu em S. Luís, após o regresso do rei, que lhe emite uma provisão a 1 de julho de 1822, “para continuar a servir o Emprego de Construtor do Arcenal da Marinha desta cidade [...] por hum anno, com o vencimento de 1280 reis por dia.”⁴⁰.

Em 1827, pede transferência para a cidade do Porto, porque naquela província “não aceitavam empregados europeus”. Sabemos que, em 1830, já se encontra em Lisboa, onde não consegue arranjar emprego, nem sequer que lhe paguem os vencimentos em atraso desde 1824, num total de 3 270\$400 réis. Sucede-se uma série de petições redigidas pela sua mulher, Maria Miguel Sofia Viana, em que descreve a situação penosa do marido, o qual “nem sai de casa por não ter vestuário decente”⁴¹.

E) Pará (Belém)

O Arsenal de Belém conheceu importante atividade no século XVIII, mormente pela Companhia Geral do Comércio. Por expediente de 1755, o Governador do Estado, o capitão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, solicitou a reorganização da antiga Casa das Canoas, para a transformar num novo projeto de vulto (LEIVAS, e LEVY, 1972: 33). A sua ampliação, em 1761, levada a cabo pelo governador seguinte, o capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Mello e Castro, conduziu à criação do Arsenal do Pará. Esta empreitada insere-se no quadro das reformas pombalinas, e na política de desenvolvimento da construção naval ultramarina do reinado de D. José I, visando ao cumprimento de vários decretos que pretendiam dar primazia à utilização de navios construídos no Brasil, para a com-

posição das frotas. (LAPA, 1968: 51-65).

As obras de construção prolongaram-se, com atrasos idênticos aos da nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, que se estava a construir ao mesmo tempo, por falta de materiais, ou de mão de obra especializada, durante os anos seguintes. Após a sua conclusão, foi objeto de sucessivas remodelações e ampliações, ao longo do século. (SALDANHA, dez. 2019: 26-27)

O Arsenal de Belém não teve naturalmente a dinâmica, nem o alcance, dos arsenais da Corte (ou de Salvador da Baía), mantendo-se numa escala mais moderada, produzindo embarcações de menores dimensões. Apesar disso, foi um centro bastante produtivo, pois, apesar das constantes dificuldades colocadas pela recorrente escassez de mão de obra e de materiais, produziu, entre 1761 e 1799, cerca de 27 embarcações, de médio e pequeno porte. (SALDANHA, 2018: 17)

Também ali se fez escola, precisamente graças aos vários oficiais oriundos de Lisboa, não apenas construtores, mas muitos carpinteiros que, depois de ali trabalharem, alcançaram os cargos de contramestres, mestres, ou construtores, como foi o caso do célebre construtor Joaquim Vicente Foro (1780-1798).

Seguiu-se-lhe Manuel José da Silva; Joaquim Gomes Mota (act. 1796-1800), autor das conhecidas fragatas *Pérola* e *Amaçona*, de 1797 e 1798, respetivamente; e Manuel José Galinha (act. 1797-1817), que contruiu a fragatinha *Princesa da Beira*, e três charruas.

O primeiro mestre a ser nomeado para o serviço do Reino Unido PBA, foi **Joaquim Raimundo da Cruz** (act. 1818), que deveria substituir José Galinha. Na altura, dirigia a Fábrica das Embarcações Ligeiras e, em 1818, sugeria-se o seu envio para Belém, com outros carpinteiros, para a construção de uma fragata (a *Princesa Real Carolina Leopoldina/Imperatriz Leo-*

poldina), encomendada pelo rei em 1817.

De acordo com a justificação dada pelo construtor do Arsenal de Lisboa, António Joaquim de Oliveira, ao Secretário de Estado da Marinha, Miguel Pereira Forjaz Coutinho:

o mais capaz de Construir presentemente a Fragata nova, hé o Mestre Joaquim Raimundo da Cruz, empregado na direção da Fábrica das Embarcações Ligeiras. Este Mestre aplicou-se na Casa do Risco ao desenho da Arquittetura Naval, e por essa razão póde reduzir à grande todos os Riscos que lhe forem entregues dos Navios da Armada Real que se quiserem mandar Construir. Na Cidade do Pará não há hum Mestre que possa entender neste reduzir à grande qualquer Risco que seja mandado executar-se. Este Mestre hé hum homem muito honrado, muito subordinado, e muito hábil na execução de tudo quanto se lhe determinar⁴².

Era casado, tinha “cinco filhas donzelas”, e um filho, João Veríssimo Maximo da Cruz, que com ele trabalhava no Arsenal. Raimundo da Cruz solicitou que o filho fosse provido no ofício de ajudante de construtor no Arsenal Real do Pará, o que foi recusado, por não lhe reconhecerem a competência (os “Estudos e conhecimentos práticos da sua profissão”) requerida. Para esse mesmo lugar, se candidatou o Carpinteiro de Machado Francisco Maria Araújo, do qual desconhecemos o desfecho.

Embora lhe tenham concedido o soldo de 2 400 réis diários, o posto de Segundo-Tenente da Armada, ajudas de custo, as comedorias, e a passagem para o Brasil, talvez perante a impossibilidade da nomeação do filho, o construtor se tenha recusado a partir. Efetivamente, o governador e capitão-general da província do Pará, e o

brigadeiro encarregado da Intendência da Marinha do Pará, João António Rodrigues Martins, continuaram a insistir com o Secretário de Estado da Marinha, no pedido de envio do construtor, de um mestre ferreiro, e oficiais carpinteiros, para a construção da fragata, e “de outros vazos que Sua Magestade mandasse fação”, até 1820, quando a mesma foi lançada ao mar⁴³.

Outra circunstância que parece corroborar esta ideia, é a de que, em 1821, encontramos já **Valentim José** como Mestre Construtor das Ribeira do Pará, onde assegurava a construção de uma nova fragata.

F) Alagoas (Pajuçara)

Embora menos importante, o Estaleiro Real de Jaraguá/Pajuçara, dedicado sobretudo a obras de reparos e apetrechamento, tinha capacidade para a construção de qualquer tipo de navio de guerra, até 22 peças de artilharia, era servido de bom porto e de boas madeiras para construção, que exportava para outras capitânicas. **Ângelo Dias Gomes** (act. 1818-1821), o único construtor conhecido neste período, fora Mestre dos Carpinteiros do Real Trem do Arsenal da Baía, onde construiu uma barca canhoneira e o bergantim *Príncipezinho* (Valença), assim como de um estaleiro na Ribeira de Itapagipe, para o fabrico de navios mercantes de longo curso. Destacado para Alagoas, em 1818, deu início à construção de uma corveta, segundo risco enviado de Lisboa. A *Rainha Carlota*, de 18 peças de artilharia, lançada ao mar, ainda por concluir, em 1821, seria rebatizada como *Maceió*, após a sua incorporação na Marinha Imperial.

G) Lisboa

Como vimos, os construtores do Arsenal de Lisboa não acompanharam a transferência da Corte para o Rio de Janeiro. Apesar de ter perdido o estatuto de capital até 1821, acabou por se manter como um dos mais importantes estaleiros navais da Armada,

durante as primeiras décadas do século XIX, não obstante as dificuldades aportadas pelas invasões napoleónicas, que em muito condicionaram a sua produtividade.

Da relevante “escola” de Torcato Clavina e Sousa Palher, subsistiam, ainda em Lisboa, Julião Pereira de Sá e António Joaquim de Oliveira. Num ofício de D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao Visconde de Anadia, datado de 1801, refere precisamente as esperanças que se depositavam naqueles dois discípulos:

A Escola de Construcção, regida pelo 1º Constructor, João de Souza Pather [sic]; promete muito para o futuro, e este primeiro Lente, assim como o segundo Constructor Antonio Joaquim, Moço das maiores esperanças; e o terceiro Constructor pratico Julião Pereira: são tres Engenheiros Constructores de grandes esperanças; e a quem S.A.R empregou em muitas obras de diferente natureza, e em que sempre se distinguirão. (FUNCHAL, 1808: 199)

Destes, o mais velho era **Julião Pereira de Sá** (1739-c.1821), que ainda aprendera com o famoso Manuel Vicente Nunes (SALDANHA, 2016), o qual, segundo Saraiva, “foi hum dos mais peritos, e insignes mestres do Arsenal, de quem se confiava a direcção dos trabalhos mais difíceis.” (SARAIVA, 1839: 23). Depois da morte de Vicente Nunes, trabalhou com Torcato José Clavina, assistindo-o em quase todas as suas construções.

Embora não tenha sido autor de nenhum dos navios mais conhecidos, teve a tarefa de reconstruir e remodelar todas as seis naus que entraram no novo dique do arsenal, onde chegou mesmo a converter uma nau de duas pontes numa de três pontes (*a Príncipe Real* ?)

Quando da criação do Corpo de Engenheiros Constructores, foi nomeado Se-

gundo Constructor. Começou como Sargento de Mar e Guerra em 1796, e depois recebeu as patentes de Segundo-Tenente, Capitão-Tenente, e Capitão de Mar e Guerra graduado (4 mar 1818).

Teve também uma atividade importante na Irmandade dos Carpinteiros da Ribeira das Naus, da qual foi secretário da Mesa em 1776-1777, e 1777-1778, e juiz, em 1778-1779.

Após a sua morte, seria substituído pelo construtor Manuel Clemente de Barros, que acabara de regressar do Rio de Janeiro, de quem falámos.

Contemporâneo de Pereira de Sá, **António Joaquim de Oliveira** (act. 1787-1822) foi outro dos mais notáveis construtores deste período. Segundo Adriano Balbi, terá mesmo sido o “maior construtor de Portugal”. O gosto que desenvolveu no design das suas embarcações e o sucesso de todas as suas construções valeram-lhe uma merecida reputação entre os seus compatriotas e estrangeiros que tiveram ocasião de as examinar.

Recebeu honras extraordinárias da corte russa, por ocasião do reequipamento que lhe foi confiado, em 1808, da esquadra russa estacionada no Tejo. (BALBI, 1822: cxcii).

Também recebeu grandes elogios de Saraiva, referindo que se notabilizou pelas suas construções: “excellente pratico, e bom theorico. Teve a estimação dos Almirantes Inglezes Jervis, e Berkeley, que reconheciam os seus talentos, e os sabião apreciar”. (SARAIVA, 1839: 21). Foi autor de diversas fragatas, antes e depois da partida da Corte para o Brasil, e notabilizou-se sobretudo com a construção da nau *D. João VI* (ex *D. João Príncipe Regente*) em 1816⁴⁴, a única a ser lançada ao mar durante este período. [Fig. 4] Foi também o autor de uma canhoneira, que possuía uma peça de rodízio à popa, embora se desconheça o calibre e a data da sua execução.



Fig. 4. G. F. Reinagle, Nau D. João VI em 1833, in: *Sketch of Napiers glorious triumph over the Miguelite Squadron, off Cape St Vincent*, [London?]: J. Dickirson, 1833 (pormenor). BNL, Lisboa

Até ao regresso de Manuel Luis dos Santos, então a trabalhar em Pernambuco, como vimos, aqui desenvolveram a sua atividade outros três construtores, de menor relevância.

António Lopes Ferreira (act. 1800-1830) trabalhou como discípulo e ajudante de António Joaquim de Oliveira, e depois assistindo ao referido Manuel Clemente de Barros, nas suas corvetas. Segundo Balbi, também foi autor de diversas embarcações mercantes, as quais “adquiriram grande reputação pelo desenvolvimento do seu projeto, pela força de sua construção, e pela celeridade de sua marcha” (BALBI, 1822: cxcii).

Também aluno de Sousa Palher, **Joaquim José Pereira** (act. 1800-1822) era considerado por Balbi como um dos seus melhores discípulos, e esperava “que a reputação de que goza seja confirmada pela construção das embarcações que agora se encontram no estaleiro sob a sua direção.” (BALBI, 1822: cxcii).

Por fim, deverá ainda se mencionar o nome de **Francisco José Martinho** (act.

1800), também Segundo Construtor do Arsenal, e Segundo-Tenente da Armada, do qual apenas se sabe ter feito os “riscos para vários navios de guerra, e para alguns mercantes.” (SARAIVA, 1839: 23)

O PERFIL DA ARMADA – OS NAVIOS

Como é amplamente sabido, a conjuntura política internacional gerou uma situação de grave crise global, económica e social, que se fez sentir naturalmente em Portugal, mormente com a deslocação da Corte e capital para o Rio de Janeiro, e a consequente perda do monopólio do comércio brasileiro. Este, entre 1796 e 1806, representava três quartos de todo o comércio nacional, com as reexportações do Brasil atingindo os 60% a 80% de todas as exportações portuguesas. Ao todo, as exportações de produtos nacionais diminuíram para 66% do seu volume em 1805, e para 10% em 1810, só começando a recuperar em 1820.

Como consequência da guerra, a agricultura estava desorganizada, as cidades destruídas, e as manufaturas portuguesas sem condições para concorrer com as inglesas, que inundavam, de forma crescente e a taxas inferiores, o mercado brasileiro.

Consoante refere Alice Salomão (SALOMÃO, 2003: 275-278),

[...] de uma média de 29 mil contos a preços correntes, entre 1805 e 1807, as exportações totais portuguesas reduziram-se para 15 mil contos entre 1819 e 1821. No mesmo período, as importações passaram de cerca de 32 mil contos para 22 mil contos, ilustrando o déficit comercial global de Portugal e a importância e forte dependência da economia portuguesa da brasileira. (SALOMÃO, 2005: 28)

Socorrendo o tesouro arruinado por tantos reveses, os portugueses são ainda obrigados a oferecer donativos voluntá-

rios para a manutenção do Exército⁴⁵, sendo imposta uma Contribuição de Defesa, seguindo-se vários empréstimos contraídos em Portugal e no estrangeiro, destinados a equilibrar as finanças públicas.

Em 1825, os dois milhões de libras esterlinas⁴⁶ pagos pelo Império Brasileiro a Portugal, como indenização, nem chegariam a sair de Inglaterra, dado que os portugueses tinham de pagar a dívida ali contraída aos mesmos credores.

Se a situação era negativa para Portugal, por outro lado, o Brasil parecia passar por um período de grande entusiasmo económico e cultural. Com o Rio de Janeiro como capital do Estado, tinha-se tornado no centro do império pluricontinental, desenvolvendo uma nova relação de complementaridade com as outras colónias, sobretudo africanas.

Mas esta prosperidade não parece ter tido efeito sobre a Marinha de Guerra, que o governo não soube, ou não quis desenvolver. A riqueza do Brasil estava assim a financiar o progresso da Royal Navy, e não da Armada luso-brasileira.

Um dos aspetos frequentemente apontados como exemplo da decadência da nossa Armada foi o acelerado desaparecimento dos navios de linha (naus e fragatas de guerra), não só pelo seu abate por questões de deterioração avançada, mas pela quase ausência da construção de novas unidades, durante as primeiras décadas do século XIX⁴⁷.

Creemos que uma das principais razões subjacentes a esta circunstância se deveu precisamente à precária situação económica que o país atravessava, mais do que a um eventual desinteresse. Como vimos, o próprio D. João VI, quando da sua estadia no Rio de Janeiro, chegou a encomendar ao construtor da Baía, Manuel da Costa, uma nau de 110 peças.

Tendo em conta a tabela seguinte [Tabela 5], podemos observar que o custo de uma nau de 74 nos inícios do século XIX, orçava entre os 230 e os 260 contos, valores muito superiores aos apontados por José Maria Dantas Pereira que, em 1821, calculava a importância, de um navio totalmente pronto, em apenas 160 contos.

Tabela 5 - Custo de uma nau de 74 (1763-1816)

Data	Nomes	Peças	Local	Custo (réis)
1763	<i>Santo António e S. José</i>	74	Baía	134 904\$280
1791	<i>Rainha de Portugal</i>	74	Lisboa	108 151\$992
1802	<i>Príncipe do Brasil</i>	74	Baía	233 620\$977
1816	<i>D. João VI</i>	74	Lisboa	261 487\$583

No entanto, Dantas Pereira chama ainda a atenção para o fato que os gastos de uma nau de 74 peças não se reduzem à sua construção. Tendo em conta a sua manutenção e consertos, cordoaria, materiais, máquinas, mais os ordenados dos funcionários do arsenal, e o serviço do porto, esse valor atingia um custo total de meio milhão de réis por ano: “segue-se que o importe de cada navio, prosseguindo *in statu quo*, vai além de cinco vezes o que deve custar.”, montante naturalmente agravado em tempo de guerra. (JUSTICOLA, 1821: 6)

A tudo isto, deveriam ainda se somar os gastos permanentes com os vencimentos, munições e rações da tripulação (entre os 600 e 650 homens) que, em 1808, para uma mesma nau de 74, atingiam o valor anual de 4 470\$257 réis. (JUSTICOLA, 1821: 45)

É certo que, neste período, se começou a generalizar o hábito da compra de navios, em diferentes portos nacionais e estrangeiros, num mercado onde a oferta crescera substancialmente com o fim

das guerras napoleónicas. Apesar desta solução não obstar às necessidades de despesa, no tocante à sua manutenção, armamento e tripulação, tinha a vantagem, não só de se poderem obter a preços mais concorrenciais, como o da rapidez no seu acesso, evitando a demora dos anos necessários à sua construção, sempre mais delongados no Brasil, por causa da constante falta de mão de obra especializada, e de materiais (sobretudo ferragens, massame, mastreação, velame). Esta situação de carência de mestres fazia-se sentir particularmente no continente americano, não porque não houvesse mestres, mas porque preferiam trabalhar nos estaleiros de particulares, onde eram mais bem remunerados. (MILLER, 2006: 935) Contudo, o problema também se fazia sentir no arsenal de Lisboa, onde se assinalava a deserção de diversos mestres carpinteiros para o estrangeiro⁴⁸.

Na Tabela 4, observámos que foram incorporadas na Armada diversas unidades, desde fragatas a escunas, através da sua aquisição (ou captura). Muitas destas integrações resultaram também do armamento de embarcações mercantes.

Como sabemos, D. Pedro⁴⁹, desde o início da Guerra da Independência, recorreu a este sistema para colmatar as deficiências da sua Marinha, adquirindo diversos vasos de guerra. O mesmo sucederia de forma reiterada com a Marinha Portuguesa ao longo do século, embora por outras razões, nomeadamente pela necessidade de acesso a tecnologia que não possuía.

Para além destas questões de ordem prática, não podemos também deixar de chamar a atenção para outra razão, de ordem estratégica, que poderá ter condicionado esta alteração da tipologia dos navios da Armada Real.

A evidente substituição dos navios de linha por unidades mais pequenas, como corvetas, bergantins e escunas, não resul-

ta apenas da carência de meios financeiros e humanos, mas de uma reavaliação das necessidades operacionais e objetivos da Armada, e de uma adaptação á nova "Ordem Mundial".

Por um lado, assistimos ao desaparecimento da frota oceânica, e à necessidade de escolta das ligações entre Lisboa e a América, mormente após a derrota do império napoleónico, e a sensação de segurança que o predomínio da Royal Navy impunha sobre o Atlântico.

Como referia Fernando Silva,

"o facto de um certo declínio das marinhas oceânicas ter sido quase generalizado na Europa, ainda que por razões distintas. Com efeito, depois de 1815, o desinvestimento nas marinhas foi generalizado, quer em função da escassez de recursos provocada pelos conflitos a que então se punha fim, quer pela temporária acalmia da beligerância intra-europeia." (SILVA, 2012: 11)

Por outro lado, verificava-se a necessidade premente de comunicação entre os diversos territórios brasileiros, onde se impunha sobretudo a navegação costeira e fluvial. Não será de surpreender a premência crescente das escunas, navios mais rápidos e versáteis, que podiam aproximar-se de terra, e desembarcar tropas em caso de necessidade. [Fig. 5]

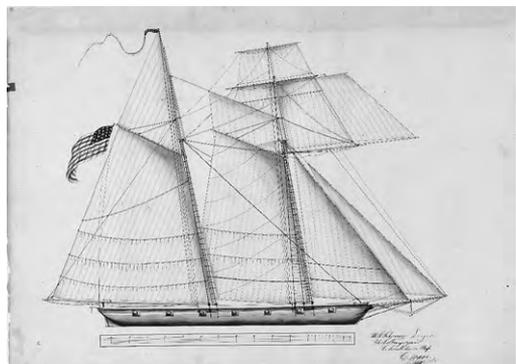


Fig. 5. Charles Ware, *U. S. Schooner Lynx*, 1815, Naval Records Collection 1691-1945, National Archives at College Park, Maryland, E.U.A.

A continuação das missões de guarda-costa, o ataque ao contrabando, e a defesa do corso e pirataria, mesmo em águas oceânicas, não carecia de grandes navios.

O célebre Dantas Pereira, na sua obra publicada em 1821, *Reflexões sobre a Marinha*, a propósito da resposta da Armada a possíveis ameaças, considera que existiam três tipos de eventuais inimigos: as nações marítimas superiores, as iguais, e as inferiores à nossa. Quanto às primeiras, só poderíamos limitar-nos a atacar o seu comércio com embarcações dispersas, como os Estados Unidos fizeram “contra o colossal poder da Grã-Bretanha. Na classe das segundas, não identifica nenhuma que pudesse interessar-se em nos agredir. Quanto às terceiras, estariam as “potências barbarescas”, e contra as quais bastariam “duas naós, quatro fragatas, e oito entre corvetas e bergantins”, o qual equivaleria à força de seis naus de 74 peças, no qual se sintetizavam as necessidades de Portugal: “resumirei o actual concluindo que precisamos tão somente

de manter a dita força equivalente a seis naós de 74”. (JUSTICOLA, 1821: 7-8)

Considerando o número de navios construídos entre 1815 e 1822, enumerados na Tabela 3, não contabilizando sequer as aquisições, e os navios já existentes, poderemos facilmente observar que a Armada luso-brasileira ultrapassava em muito essas necessidades.

Em face disto, cremos existirem dados que põem também em questão a ideia de uma redução de operacionalidade, defendida por Jorge Pereira da Silva (SILVA, 2009: 64). Pelo contrário, a Armada do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves parece-nos ajustada às necessidades do tempo.

Bastante mais frágil seria a situação das Marinhas de Guerra brasileira e portuguesa, décadas depois, após a separação, em face da necessidade de acompanhar o desenvolvimento das novas tecnologias, que constituiriam um novo e mais complexo desafio.

REFERÊNCIAS

BALBI, Adriano. *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres états de l'Europe, et suivi d'un coup'oeil sur l'État actuel des sciences, des lettres et des beaux-arts parmi les portugais des deux hémishéres / par Adrien Balbi*. Paris: chez Reyck Gravier, libraires, vol. 2, 1822.

CARDOSO, José Luís (Ed.). *Manuel Fernandes Tomás. Escritos políticos e discursos parlamentares (1820-1822)*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2020.

ESPARTEIRO, António Marques. *Causas do declínio da Marinha Portuguesa no século XIX (1793-1834)*, separata de *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 10-12, Lisboa: Editorial Minerva, 1975-76.

ESPARTEIRO, António Marques. “Três datas que importam à independência do Brasil, 1808-1815-1822”, Sep. *Anais do Clube Militar Naval*, 10-12, Lisboa, 1972.

ESPARTEIRO, António Marques. *Três séculos no Mar, 1640-1910. Naus e navetas*. II Parte. 6º vol. Lisboa: Ministério da Marinha, 1977.

FILHO, Alcides Goularti. “História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa”, *Economia*, Brasília (DF), v.12, n.2, p.309–336, mai/ago 2011.

FUNCHAL, Marquês do (COUTINHO, Agostinho de Sousa), *O Conde de Linhares Dom Rodrigo de Sousa Coutinho*, Lisboa: Typografia Bayard, 1908.

GOMES, Laurentino. *1822: Como um homem sábio, uma princesa triste e um escocês louco por dinheiro ajudaram D. Pedro a criar o Brasil, um país que tinha tudo para dar errado*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2010.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

JUSTICOLA [José Maria Dantas Pereira]. *Reflexões sobre a marinha ou discurso demonstrativo do esboço da organização e regime da repartição naval portuguesa*, Lisboa: Imp. Nacional, 1821.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Coleção Brasileira, 1968.

LEIVAS, Claudio Pereira e LEVY, Scavardo. *História da Intendência da Marinha*. Vol. I. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1972.

MARQUES, César Augusto. “Arsenal de marinha”, In *Diccionario historico-geographico da provincia do Maranhão*, Maranhão: Typ. do Frias, 1870.

MATTOS, Renato. “Os limites da «abertura dos portos às nações amigas»: regulamentação do comércio marítimo e a defesa dos interesses da Marinha Mercante luso-brasileira (1808-1816)”. In *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V. 17, nº 34 (dez. 2021) pp. 58-75.

MILLER, Shawn W. “Ships and Shipbuilding”. In. FRANCIS, Michael J. (Ed.). *Iberia and the Americas. Culture, Politics and History*. Vol.1, Santa Barbara, California: ABC Clío: 2006.

MOREIRA, Alzira Teixeira Leite. *Inventário do Fundo Geral do Arquivo do Tribunal de Contas*, Lisboa, 1977.

MOREIRA, Lauro Barbosa da Silva. “Abertura”, In: *D. João VI e o seu tempo. Exposição*, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/ IPPAR, 1999.

PEREIRA, José António Rodrigues; e CASTRO, Paulo (Coord.). *Da Armada Real para a Marinha Imperial. As unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*, Lisboa: Comissão Cultural da Marinha e Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2018.

PEREIRA, José António Rodrigues. *A Marinha Portuguesa na época de Napoleão*, vol. II (1807-1823 – A Armada e o Brasil), Lisboa: Tribuna da História, 2005.

PEREIRA, José Maria Pereira Dantas. *Elogio historico do Senhor D. Pedro Carlos de Bourbon e Bragança, infante de Hespanha, e Portugal: almirante general da marinha portugueza, composto e oferecido à muito augusta princeza a Senhora D. Maria Thereza, viuva do mesmo Senhor*. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1813. Cit. por BRAGA, Isabel Drumond. "Corte, Parenética e Política: O Infante D. Pedro Carlos de Bourbon e Bragança (1786-1812)", *Librosdelacorte.es*, Outono-inverno, Ano 11, 19, 2019, p. 184.

SALDANHA, Nuno. "A nau de guerra *Príncipe do Brasil*, do Arquitecto-Construtor Manuel da Costa (act. 1774-1824). Revelação de um desenho inédito do National Maritime Museum. In *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V. 17, nº 34 (dez. 2021) pp. 35-57.

SALDANHA, Nuno. "A nau de guerra *Santo António e S. José* (1763-1828), de António da Silva Araújo", In *Navegação no Atlântico, XVIII Reunião Internacional de História da Náutica*, Ponta Delgada: CHAM, UA, 2019, pp. 93-116.

SALDANHA, Nuno. "Joaquim Vicente Foro, mestre construtor (act. 1761-1796) – As canoas cobertas e a corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil)". In: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V. 15, nº 30 (dez. 2019) pp. 26-45.

SALDANHA, Nuno. "A nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805) de Luís Isidoro de Gouveia, e a génese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil)". In: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha V. 14, nº 28. (dez. 2018) pp. 13-27.

SALDANHA, Nuno. "Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), primeiro construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I". In *Anais de História de Além-Mar*. vol. XVII. Lisboa, CHAM/U.N.L., 2016.

SALOMÃO, Alice. *Brasil-Portugal: 500 Anos de Relações Económicas*, [texto policopiado], Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Economia, 2005.

SARAIVA, Cardeal. *Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839 Pelo Excellentissimo e Reverendissimo Senhor Bispo Conde, D. Francisco*. Lisboa: Na Imprensa Nacional, 1839.

SILVA, Carlos André Lopes. "A transmigração da família real para o Brasil e a Independência", In: *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2022.

SILVA, Fernando Alberto Carvalho David e. *O fim das naus e a marinha da transição: um inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1856)*, [texto policopiado], dissertação de mestrado em História Marítima, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa/ Escola Naval, 2012.

SILVA, Jorge Manuel Pereira da. *A Marinha de Guerra Portuguesa desde o Regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851) - Adaptação a uma Nova Realidade*, [texto Policopiado] dissertação de mestrado em História Marítima, Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009.

TELO, António José, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa: Academia de Marinha, 1999.

NOTAS

¹ Ver ESPARTEIRO, António Marques. “Três datas que importam à independência do Brasil, 1808-1815-1822”, Sep. *Anais do Clube Militar Naval*, 10-12, Lisboa, 1972.

² Criado em 16 de dezembro de 1815, com a elevação honorífica do Estado do Brasil a Reino e, não obstante a Secessão do Brasil em 1822, oficialmente, só terminaria com a ratificação do Tratado do Rio de Janeiro, a 29 de agosto de 1825, por ambas as partes em conflito (representantes brasileiros e portugueses).

³ Grande parte dos textos de Rodrigues Pereira, foram adaptados do seu importante trabalho, publicado anteriormente: PEREIRA, José Rodrigues, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. II (1807-1823 – A Armada e o Brasil), Lisboa: Tribuna da História, 2005.

⁴ Também foi já assinalado por Rodrigues Pereira que, o número de unidades apresentado pelo referido relatório, é muito inferior ao da realidade, mormente em confronto com os dados de Marques Esparteiro. Para um quadro comparativo dos dois, veja-se “Quadro XX – Navios da Armada Real em 1821” publicado em PEREIRA e CASTRO, 2018, pp. 164-165.

⁵ Já em 1976, Marques Esparteiro considerava as invasões francesas, a independência do Brasil, e as lutas liberais, como os acontecimentos que “tiveram o condão de iniciar e apressar o declínio da Marinha de Portugal”, embora sem considerar que nenhuma das três razões apontadas se sobrepujasse às outras. ESPARTEIRO, António Marques, *Causas do Declínio da Marinha Portuguesa no Século XIX (1793-1834)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 10-12, Lisboa: Editorial Minerva, 1975-76.

⁶ TELO, António José, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa: Academia de Marinha, 1999, p. 12.

⁷ Número que de fato foi superior, sobretudo se contabilizarmos as capturas e aquisições, como veremos.

⁸ Disposição da artilharia: convés, inferior, convés superior, castelo de proa, tombadilho/tolda. Naturalmente nem sempre o número e calibre das peças é coincidente com outras listagens, pois, como sabemos, isso podia variar consoante a natureza das missões, desarmamento, etc.

⁹ Foi vendida ao Brasil em 1822, e foi desmanchada em 1825.

- ¹⁰ Capturada pelos franceses em 1807 e novamente em 1831 no Tejo, levada para Brest em 1834, e vendida anos depois.
- ¹¹ Capturada pelos franceses em 1807 e novamente em 1831 no Tejo, levada para Brest em 1834, e vendida anos depois.
- ¹² Naturalmente anterior a 1810 dado ainda existir a *D. Maria I.*
- ¹³ Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Manuscritos, I-29,20,1 n°48, Doc. 33, Mss 1458085.
- ¹⁴ Ver nota 4.
- ¹⁵ Número que será bastante superior, dado que desconhecemos a maior parte das peças com que armavam a maior parte das 24 escunas. Também ainda por verificar a procedência de muitas destas embarcações, dada a possibilidade de terem resultado da conversão de navios mercantes.
- ¹⁶ Foi depois comprada no Rio de Janeiro.
- ¹⁷ Embora em período anterior a este, referência às capturas aos franceses após a tomada de Caiena: 4 escunas foram aprisionadas, incorporadas e rebatizadas de *Lusitana*, *D. Carlos*, *Sydney Smith* e *Invincível Meneses*.
- ¹⁸ Comprada no Rio de Janeiro. Também é considerada charrua.
- ¹⁹ Era navio americano, vendido ao Chile, e adquirido no Rio de Janeiro.
- ²⁰ Comprado na Baía, armado em corveta, em 1824 passou a charrua.
- ²¹ Navio corsário do Uruguai, provavelmente captura.
- ²² Presa tomada em Gibraltar.
- ²³ Navio inglês adquirido no Brasil
- ²⁴ Era uma galera russa adquirida em Montevideú.
- ²⁵ Foi oferecido ao estado em 1822, O navio passou a fragata em 1833, rebatizado como *Cinco de Julho*.
- ²⁶ Adquirida e armada por dois comerciantes para a Esquadra do Estreito.
- ²⁷ Sobre este importante construtor, veja-se SALDANHA, Nuno. "Torcato José Clavina (1736-1793). Chapman's modern naval architecture and Portuguese shipbuilding in the second half of the 18th century". In *XIX International Reunion for the History of Nautical Science. Magellan, Elcano, the Circumnavigations and the Great Oceanic Explorations*, Casa de la Ciencia-CSIC, Seville, 2021.
- ²⁸ Com projeto de Manuel Vicente Nunes, foi sucessivamente batizada como *Santo António* e *S. José*, *Infante D. Pedro Carlos* (1794, *Martim de Freitas* (1806) e *D. Pedro I* (1822).
- ²⁹ AHU, 1802, Novembro, 16, Lisboa. Consulta do Conselho do Almirantado ao príncipe re-

gente [D. João], sobre os planos feitos pelo primeiro construtor João de Sousa Palher referentes à construção das embarcações que deveriam servir de guarda-costas no Rio de Janeiro e Costa do Leste contra os contrabandistas nacionais e estrangeiros. AHU_CU_017, Cx. 205, D. 14429.

³⁰ AHU. 1806, Agosto, 25 Rio de Janeiro. Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil] conde dos Arcos D. Marcos de Noronha e Brito, ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior] remetendo a informação enviada pelo chefe de esquadra, intendente da Marinha e Armazéns Reais do Rio de Janeiro [José Caetano de Lima] relativa ao cumprimento das ordens determinadas no aviso nº 3 datado de 15 de Abril de 1806 [acerca do requerimento de Manoel José das Neves que pretende ser construtor da Ribeira das Naus]. AHU_ACL_CU_017, CX, 239, D. 16324

³¹ AHU. 1806, Agosto, 25 Rio de Janeiro. Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil] conde dos Arcos D. Marcos de Noronha e Brito, ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior] remetendo a informação enviada pelo chefe de esquadra, intendente da Marinha e Armazéns Reais do Rio de Janeiro [José Caetano de Lima] relativa ao cumprimento das ordens determinadas no aviso nº 3 datado de 15 de Abril de 1806 [acerca do requerimento de Manoel José das Neves que pretende ser construtor da Ribeira das Naus]. AHU_ACL_CU_017, CX, 239, D. 16324

³² AHU. 1801 (post), Julho, 18, Rio de Janeiro. Requerimento do mestre carpinteiro do Arsenal da Ribeira do Rio de Janeiro, Agostinho José de Lima ao príncipe regente solicitando confirmação do provimento. AHU_CU_017, Cx. 193 D. 13832

³³ AHU. 1807, Set, 10. Requerimento do mestre da Ribeira das Naus do Rio de Janeiro, Agostinho José de Lima, ao príncipe regente, solicitando patente de Primeiro-Tenente da Marinha Real, à semelhança do que foi concedido a João de Sousa e outros, e em consideração dos seus serviços no Arsenal do Rio de Janeiro que é o maior da América portuguesa. AHU_CU_017, Cx. 248 D. 16906

³⁴ A construção desta importante fragata, de 50 peças, teve início em 1819. Ainda no berço, o seu nome foi mudado para *Constituição*, o que deve ter ocorrido depois de 1820 e, naturalmente, não antes disso. Ainda em fase de construção, voltou a mudar o nome para *Princesa Real* com o qual foi lançada à água, em 23 de junho de 1823. Após a Batalha do Cabo de S. Vicente, depois de capturada pela esquadra liberal, seria rebatizada como *Duquesa de Bragança*. No National Museum de Greenwich, existe um seu plano de navio, feito por John Peake nos estaleiros de Portsmouth, cerca de 1834; e um modelo, à escala 1:24, datado de 1821, mas certamente posterior. Celestino Soares refere que os ingleses a copiaram quando esteve em doca seca, e por ela construíram muitos, como a fragata *Pique* de 1833, e a *Castor e Pólux*.

³⁵ AHU. 1818, Fevereiro, 23-1829, Maio, 11 [Lisboa]. Ofício de Carlos [Félix Galdes] May [do Arsenal Real da Marinha] ao [secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar] Joaquim José Monteiro Torres, dando conta da morte do primeiro construtor, Manuel Clemente de Barros, e da sua substituição pelo construtor António Lopes Ferreira. Anexos:

relação e lembrete. AHU_CU_Reino, Cx. 27, pasta 47. “Participo a V^a Ex.^a que hoje pelas quatro horas da manhã faleceu o Primeiro Constructor Manoel Clemente de Barros, e na conformidade do Avizo de 25 do corrente, fica encarregado o Constructor Antonio Lopes Ferreira, da direcção e mais trabalhos pertencentes ao Primeiro Constructor. Deos Guarde a V.Ex.^a Arsenal Real da Marinha 27 de Agosto de 1825.

³⁶ Deste construtor, temos uma inédita descrição da sua aparência física: “he de estatura alta, tendo rosto redondo, claro e com bastante barba, cabelo grizado, sobrancelhas com bastante cabelo, olhos acastanhados, e representa ter de idade Cinquenta e quatro anos”. AHU. 1818, Setembro, 23, Rio de Janeiro. Requerimento de José dos Santos Primeiro ao rei solicitando passaporte para a Corte do Rio de Janeiro. AHU_ACL_CU_017, Cx 280, D. 19597

³⁷ AHU. 1818, Novembro, 30, Rio de Janeiro. Decreto do rei D. João VI promovendo Manoel Luís dos Santos para o lugar de construtor no Arsenal Real da Marinha da capitania de Pernambuco, recebendo além do seu soldo, o ordenado da patente de segundo-tenente da Armada Real. AHU_CU_015, Cx. 280, D. 18984.

³⁸ Corveta de 22 peças, renomeada como *Cace/a*, após a Guerra Civil.

³⁹ AHU, 1827, Junho, 2, [Maranhão] Requerimento do construtor do Arsenal da cidade do Maranhão, João José Viana, à princesa regente [D. Isabel Maria], solicitando a sua transferência para a cidade do Porto, com exercício do mesmo cargo, atendendo às dificuldades em continuar a exercer as suas funções naquela Província cujos habitantes não aceitavam empregados europeus. AHU_CU_003, Cx. 46, D. 3784.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ AHU. 1830, Agosto, 21, Lisboa. Requerimento do engenheiro construtor do Arsenal da Província do Maranhão, João José Viana, ao rei [D. Miguel], solicitando licença para se empregar no serviço real do Reino ou uma passagem para si e sua família com destino à Província de Pernambuco, uma vez que foi preterido do seu lugar e soldo por não ser natural do Maranhão. AHU_CU_003, Cx. 46, D. 3795.

⁴² AHU. 1818, Fevereiro, 20, [Lisboa]. Ofício de António Joaquim de Oliveira para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar e dos Negócios Estrangeiros e Guerra, conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, sobre os carpinteiros a enviar para a cidade de Belém do Pará, com o fim de serem utilizados na construção de uma fragata, e propondo o envio do mestre Joaquim Raimundo da Cruz, empregado na direcção da fábrica das embarcações ligeiras no Arsenal da Marinha em Lisboa. AHU_CU_013, Cx. 148, D. 11389.

⁴³ AHU. 1820, Setembro, 24, Pará. Ofício do brigadeiro encarregado da Intendência da Marinha do Pará, João António Rodrigues Martins, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar e dos Negócios Estrangeiros e Guerra, conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, solicitando nova remessa de aparelhos para a fragata “Princesa Real Carolina Leopoldina” e relembrando o pedido de construtor, mestre-ferreiro e oficiais carpinteiros para a sua construção. AHU_CU_013, Cx. 150, D. 11575.

- ⁴⁴ O casco estava já pronto em 1807, tendo a obra parado quando das invasões francesas.
- ⁴⁵ Assim como também as exorbitâncias pagas aos oficiais ingleses. A título de exemplo, o general William Carr, visconde de Beresford, recebia do governo o vencimento mensal de 866\$666 rs., mais 600\$000 para despesas da sua mesa, num total de 1 466\$666 reis. Fundo Geral do Erário Régio, Nº 4099, p. 20. (MOREIRA, 1977: 19).
- ⁴⁶ Extraordinária quantia de 7 106 000 000 reis, ao câmbio da altura (1 libra = 3 553 réis)
- ⁴⁷ Apenas duas naus, a *Príncipe do Brasil*, em 1802; e a *D. João VI*, em 1816.
- ⁴⁸ Veja-se, por exemplo, a notícia sobre a fuga de carpinteiros para Cádiz, relatada em 1798: “Na mesma Carta ao Consul peço que lhe diga que examine se he verdade que há ali muitos Carpinteiros fugidos do nosso Arsenal Portuguezes e que pode propor lhe o voltar para Portugal prometendo-lhes que se lhe perdoará a deserção.”. AHU. Queluz, 14 de novembro de 1798. Ofício do [secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho], ao [oficial-maior da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar], João Filipe da Fonseca, AHU_CU_Reino, Cx. 417, pasta 7.
- ⁴⁹ Note-se também que, a inexistência de uma nau nas esquadras de D. Pedro, ao contrário do inimigo, não o impediu de sair vitorioso nas batalhas navais que travou na Baía, em 1823, durante a Guerra da Independência, ou mais tarde, na Batalha do Cabo de S. Vicente, em 1833.