



UFRJ

DISTANTES ESTALEIROS: A criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777).

Ney Paes Loureiro Malvasio

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em História Social.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Carlos Jucá de Sampaio

Rio de Janeiro

Abril/2009

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Distantes Estaleiros: A criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777).

Ney Paes Loureiro Malvasio

Prof. Dr. Antônio Carlos Jucá de Sampaio

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em História Social.

Aprovada por:

Presidente, Prof. Dr. Antônio Carlos Jucá de Sampaio

Prof. Dr. João Luís Ribeiro Fragoso

Prof.^a Dr.^a Adriana Barreto

Rio de Janeiro

Abril/2009

Malvasio, Ney Paes Loureiro

Distantes Estaleiros: a criação dos arsenais de marinha e sua inserção na reforma naval pombalina do império marítimo português (1750/1777)/ Ney Paes Loureiro Malvasio. – Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2009.

x, 182 f. : il.; 29 cm.

Orientador: Antônio Carlos Jucá de Sampaio

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ IFCS/ Programa de Pós-graduação em História Social, 2009.

Referências Bibliográficas: f. 165-176.

1. História do império marítimo português. 2. Reformas pombalinas.
3. História Naval. 4. Estaleiros. I. Sampaio, Antônio Carlos Jucá de.
- II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Programa de Pós-graduação em História Social. III. Distantes Estaleiros: a criação dos arsenais de marinha e sua inserção na reforma naval pombalina do império marítimo português (1750/1777).

RESUMO

Distantes Estaleiros: A criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777).

Ney Paes Loureiro Malvasio

Orientador: Antônio Carlos Jucá de Sampaio

Resumo da Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em História Social.

Esta Dissertação traz o resultado de uma pesquisa sobre os incentivos à construção naval no Estado do Brasil e Grão-Pará durante o Reinado de D. José I (1750/1777), concentrando-se no estudo dos Arsenais de Marinha coloniais (estaleiros), criados ou mantidos nesse período, alinhando o de Belém, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Santos e Salvador.

A pesquisa, entretanto, extrapolou os resultados obtidos com os estaleiros e culminou na efetiva descoberta de uma reforma da Marinha Real portuguesa no período pombalino. A reforma naval e os Arsenais de Marinha na parte textual são estudados no

âmbito do Império Ultramarino e, portanto, partícipes da política e do *modus vivendi* no mundo lusitano, na segunda metade do século XVIII. Dessa forma, os Arsenais de Marinha, intrinsecamente ligados à reforma naval, são analisados como elementos mantenedores das rotas marítimas e comerciais entre os dois lados do Atlântico, além de dedicados à defesa dos Domínios Ultramarinos. Outro ponto analisado de forma detalhada nesta Dissertação é a militarização da marinha portuguesa, incluindo a

IV

criação de postos específicos para a profissionalização náutica da marinha e sua maior ligação com as decisões Régias. Esses elementos são demonstrados por meio da Legislação e, das práticas políticas e administrativas que levaram à criação de mais uma reforma do período pombalino.

Palavras-chave: período pombalino, reformas pombalinas, Reinado de D. José I, século XVIII, reforma naval, Marinha Real portuguesa, Arsenais de Marinha, estaleiros coloniais, América portuguesa.

Rio de Janeiro

Abril/2009

ABSTRACT

Faraway Shipyards: The Navy Yards and the naval reform inside the portuguese seaborne empire, during the Pombal era (1750/1777).

Ney Paes Loureiro Malvasio

Orientador: Antônio Carlos Jucá de Sampaio

Abstract da Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em História Social.

This work, from the Master Degree course, brings up the results of the research about the investments made in the naval construction in the states of Brasil and Grão-Pará during the reign of D. José I (1750/1777), focusing in the study of the colonial Arsenais de Marinha (navy shipyards), inaugurated or maintained in this period. The shipyards were located in Belém, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Santos e Salvador.

The research, however, spread from the results obtained only with the shipyards and bring us the real discovery of the restructuration of the Portuguese navy in the Pombal Era. The naval reform and the Arsenais de Marinha, are studied underneath the historical vision

of a portuguese seaborne empire and, therefore, part of the politic and living in the Portuguese world model in the second half of the XVIII century. In this way, the Arsenais de Marinha, generated by the naval reform are in view of the fact that it largely help to maintain the maritime and commercial routes between both sides of the Atlantic Ocean, besides, this naval structure was part of the portuguese defense system.

The work also detail the militarization of the portuguese navy, including the creation of military ranks aiming the professional nautical work, aligned with the total obedience to the king orders. All these elements are demonstrated by the legislation of the period and the study of the political and administrative praxis, showing another reform of the Pombal era.

Key-words: Pombal period, Pombal reforms, D. José I kingdom, XVIII century, naval reform, portuguese navy, Arsenais de Marinha, colonial shipyards, Portuguese America.

Rio de Janeiro

Abril/2009

Sumário

Lista de Ilustrações.....	IX
Introdução.....	1
Capítulo 1 – As Reformas Pombalinas	12
Capítulo 2 – A Reforma Naval do Império Marítimo português	66
Capítulo 3 – Os Arsenais de Marinha na Costa do Brasil.....	114
Considerações Finais.....	159
Referências Bibliográficas e Fontes Impressas	165
Anexo 01.....	177
Anexo 02.....	182

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Figura 1 – Tela de Louis-Michel van Loo representando o marquês de Pombal, 1766. Fonte: Câmara Municipal de Oeiras.....15
- Figura 2 – Fachada ainda existente do Arsenal de Marinha de Lisboa, foto do início do século XX. Fonte: Museu de Marinha/Lisboa.....79
- Figura 3 – Arsenal de Marinha de Lisboa, foto mostrando suas dependências, carreiras de construção e cais de cantaria, antes da transferência do estaleiro para a área do Alfeite. Fonte: Museu de Marinha/Lisboa.....80
- Figura 4 – Lançamento da caravela *Lampadoza*, em 1727, gravura de Antoine Quillard. Fonte: Biblioteca Nacional/Lisboa.....80
- Figura 5 – Quadro exibindo o primeiro Intendente de Marinha recebendo a espada, ladeado pelo Ministro dos Negócios da Marinha e Ultramar, o marquês de Pombal e o Rei D. José I assinando a promoção do oficial e suas funções. Fonte: Marinha do Brasil/Quadro de Intendentes.....90
- Figura 6 – Planta da nau *Rainha de Portugal*. Fonte: GARDINER, Robert. *Warships of the Napoleonic Era*. London: Chatam Publishing, 1999.....123
- Figura 7 – Bandeira da companhia de guardas-marinha. Fonte: HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Rio de Janeiro: SDGM, 1979. v. II.....137
- Figura 8 – Detalhe da planta da Cidade do Rio de Janeiro, executada em 1767, mostrando o Arsenal de Marinha aos pés do Mosteiro de São Bento. Fonte: REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.....139
- Figura 9 – Foto da restauração da fragata *D. Fernando II e Glória*. Fonte: Museu de Marinha/Lisboa.....145
- Figura 10 – Foto mostrando, em detalhe, o casco com a coberta de artilharia da fragata *D. Fernando II e Glória*. Fonte: Museu de Marinha/Lisboa.....146

Figura 11 – Maquete da “nau da Índia” *Príncipe da Beira*. Fonte: Museu de Marinha/Lisboa.....147

Figura 12 – Detalhe da planta “Villa e Praça de Santos”, exibindo o Arsenal de Marinha fronteiro as igrejas do Carmo. Fonte: REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.....153

INTRODUÇÃO

Esta Dissertação traz o resultado de uma pesquisa histórica efetuada acerca do período de Reinado de D. José I (1750/1777), ou período pombalino, como também ficou registrado. A pesquisa trouxe à baila uma redefinição do conceito de marinha no Império Marítimo português na segunda metade do século XVIII.

Essa redefinição consiste na descoberta, através da pesquisa efetuada, de uma completa reestruturação da marinha portuguesa e seus meios navais, incluindo seu parque de construção naval, estaleiros. A menção aos estaleiros é de valor intrínseco para o resultado do texto que se segue, pois minha pesquisa iniciou-se justamente pelo estudo de estaleiros oficiais (produzindo navios de guerra para a marinha portuguesa) que operavam no Brasil nos tempos coloniais. Ao debruçar-me sobre as fontes primárias e os estudos históricos existentes, em relação a esses estaleiros situados na distante América portuguesa, constatei que boa parte deles foi inaugurada no período pombalino.

Esse fato despertou-me para a possibilidade de que algo mais estivesse a volta desses estaleiros de grande porte, pois produziram naus de guerra, os maiores navios da época da navegação de madeira e vela no século XVIII. Realmente, algo bem maior cercava esses estaleiros, o detido estudo da Legislação do período pombalino e, de cartas e publicações dos Ministros e principais funcionários deslocados para a América portuguesa (Governadores, Vice-Rei), deu-me um grande número de dados históricos, distribuídos ao longo da Dissertação, demonstrando em detido detalhamento o que aconteceu com o mundo naval de um Império Marítimo, durante o período pombalino.

O acontecimento ao qual acabei de relatar foi uma reforma naval efetuada em Portugal e no seu mundo Ultramarino durante a segunda metade do século XVIII. Mas, antes de iniciar o pormenorizado detalhamento dessa reforma naval, peço a calma do leitor, pois trarei o exemplo de semelhantes reformas navais que aconteceram nas duas principais potências marítimas durante o setecentismo, Inglaterra e França.

Identificar um grande número de criações e modificações relativas ao mundo naval lusitano, melhor descrevendo, uma reforma naval de grande âmbito em Portugal e no seu Império Ultramarino em pleno século XVIII não é uma tarefa isolada, pois é neste século que as potências européias engendraram medidas efetivas para definir mais exatamente o papel de suas esquadras (marinha de guerra) e de suas frotas comerciais. Para isso, buscando compreender melhor as grandes mudanças ocorridas em Portugal na segunda metade do século XVIII e conseqüentemente em seu mundo naval, voltamos imediatamente nossa

atenção para as duas principais potências marítimas européias durante o setecentismo, a Inglaterra e a França.

Ambas formam um quadro que, apesar de complexo e de vários detalhes, compõem o que cada potência marítima buscou para melhor definir sua capacidade nos mares. Logo de antemão, notamos a atenção que deve ser dada às reformas navais britânicas e francesas, pois ao detalharmos mais adiante a reforma naval portuguesa, notaremos a contemporaneidade das mudanças ditadas em Lisboa.

Essas reformas efetuadas em diversas marinhas européias no século XVIII recordam reformas semelhantes, ocorridas com os exércitos europeus no século anterior. Por isso, mostraremos rapidamente um pouco desses processos históricos, para entender de forma mais definida, as reformas navais acontecidas somente mais tarde. A reforma militar, iniciada durante a Guerra dos Trinta Anos (1618/1648) com o exército do rei sueco Gustavo Adolfo que deu origem a novas concepções táticas e estratégicas, redefinição do emprego da artilharia, cavalaria e infantaria, incluindo até o surgimento de uniformes padronizados na Europa, deu início a medidas similares nos principais exércitos europeus.¹

Na Inglaterra, Charles I e o Parlamento deram início a um novo sistema de organização do exército britânico, o *New Model Army*, baseado no que se via em combate durante vários anos de conflito na Europa continental, sistema que esteve em campo durante a guerra civil inglesa. Ao mesmo tempo, e não menos importante, devido à abrangência de modificações, na França de Luis XIV, veio à luz um sistema de defesas fixas completamente revisto, obra do marquês de Vauban, Marechal de França, redefinindo por completo o desenho e a construção das fortalezas que ainda seguiam projetos da Renascença italiana, ao lado de outras criações que iriam se eternizar nos campos de batalha europeus, como por exemplo, a criação da baioneta para ser utilizada por tropas equipadas com armas longas de fogo.²

No caso da marinha de guerra, o que nos importa de fato aqui, é necessário citar em primeiro lugar a Inglaterra, potência naval do período. Durante o século XVIII, a Inglaterra pôs em prática diversas inovações como o controle mais estrito sobre a marinha, incluindo a reforma de seus estaleiros que traziam uma longa história de gastos. Isso era necessário para

¹ Geoffrey Parker. *The Thirty Years Wars*, p.234; John Keegan. *Uma História da Guerra*, p. 138-49 ; Mariscal Montgomery. *La Historia Militar*, p. 237-38.

² Chris Warner; Stuart Asquith. *New Model Army – 1645/1660*, p. 10-14; Frederick Wilkinson. *Uniformi*, p.185. Luiz Malvasio. *Síntese de História Militar*, p. 64; Preben Kannik. *Uniformi di tutto il mondo*, p. 183; Vitor Hugo Mori; Carlos Lemos e Adler Castro. *Arquitetura Militar*, p. 91.

evitar a má utilização das verbas reais ocorrida durante a Dinastia Stuart, principalmente no grande Arsenal de Chatam que era controlado pela família de excelentes projetistas da família Pett, mas, que ao mesmo tempo se notabilizaram pela inovação no desenho de grandes navios de guerra, o *Sovereign of the Seas* sendo o mais famoso. A reforma inglesa trazia especial detalhe no novo desenho dos navios, as naus, os navios de guerra mais poderosos existentes.³ A modificação da mastreação e na forma de utilização do velame, algo que seria utilizado e sempre melhorado, ao longo da centúria em mares setecentistas e ainda em parte do século XIX, antes do completo estabelecimento da navegação exclusivamente a vapor em navios de guerra.⁴

Na última parte do século XVIII, enquanto os canhões de cano liso atingiam sua máxima potência, eis que apareceu em toda a sua majestade o vaso de guerra (em Portugal, conhecido como nau).⁵

Em seguida, fundamental para a segurança da navegação, viu-se a incorporação de diversas inovações tecnológicas destinadas à sobrevivência dos navios e dos homens no mar. Essa reforma foi tão ampla que incluiu desde a adoção de uniformes para a marinha britânica em 1748,⁶ pois não havia uma previsão anterior a essa adoção, tanto para os oficiais como para a equipagem, visto que anteriormente, os oficiais eram simplesmente membros da nobreza e utilizavam a bordo seus trajes de distinção, mas os tempos, certamente, haviam mudado. Outro detalhe de grande impacto adotado na Marinha britânica foi um sistema de sinais padronizados através do emprego de bandeirolas, algo utilizado até os dias de hoje ao redor do mundo, um sistema simples e que mostrou-se de imediato, muito importante para a comunicação no mar e para a segurança das tripulações.⁷

Um ponto importante das conquistas técnicas trazidas pela marinha inglesa do século XVIII foi a busca pela determinação exata da longitude, medida essencial para tornar mais

³ Sam Willis. *Fighting at Sea in the Eighteenth Century: the art of sailing warfare*, p. 27-59; *Fighting Ships (1750-1850)*, p. 48-52.

⁴ *Warships*, p. 6; Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 38.

⁵ George Goldsmith-Carter. *Velas e Veleiros*, p. 85.

⁶ Preben Kannik. *Uniformi di tutto il mondo*, p. 183; Sam Willis. *Fighting at Sea in the Eighteenth Century: the art of sailing warfare*, p. 27-59; *Fighting Ships (1750-1850)*, p. 48-52.

⁷ Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 38.

segura a navegação marítima. A medida da longitude foi obtida através do trabalho do relojoeiro inglês John Harrison.⁸ Ele foi incentivado por meio de um concurso promovido justamente para determinar a localização confiável da embarcação que aliada à latitude, já conhecida há séculos, fornecia um ponto mais exato de localização do navio numa carta de navegação. A latitude e a longitude combinadas eram o único meio de localização oceânica confiável existente através dos anos que se passaram, isto até o aparecimento de meios baseados no uso de satélites geoestacionários.⁹

Outro ponto crucial da reforma inglesa foi estabelecido através da disciplina e completa disposição da própria vida às ordens emanadas da Coroa britânica, ponto importante, pois as decisões de Londres colocavam-se acima de qualquer membro da nobreza. Certamente, essa situação enquadrava-se principalmente nos momentos de combate, os quais não eram nada raros no século XVIII. Um exemplo bastante eloquente foi demonstrado durante a Guerra dos Sete Anos (1756/1763), quando a Marinha Real executou um de seus almirantes, por simples falta de atitude ofensiva de sua flotilha, durante um combate. Note-se que, além de ser almirante, maior posto na hierarquia naval, John Byng, executado em 1757, possuía o título de Sir. Portanto, não era um simples marujo levado ao fuzilamento, mas alguém que serviu de exemplo grave e contundente para a concretização dos anseios da Marinha Real (*Royal Navy*) durante sua reforma, feita de forma ampla durante o século XVIII.

O almirante britânico Sir John Byng é executado após a condenação por “negligência do dever na batalha”, quando de seu fracasso em salvar a ilha de Minorca dos franceses. Sua morte também ilustrou a obsessão da Real Marinha na época por manter formações de linha de frente nas batalhas.¹⁰

Essa situação esboçou a busca pela capacidade e qualidade do oficial de marinha, não importando sua origem, se era nobre de nascimento ou não. Essa busca notabilizou-se pela profissionalização dos oficiais navais na Inglaterra, um exemplo foi o capitão Cook:

⁸ Allan Westcott, Willian Stevens. *História do poderio marítimo*, p. 127; Joan Dash. *O prêmio da Longitude*, p. 150-59; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*; Preben Kannik. *Uniformi di tutto il mondo*, p. 183.

⁹ Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 40; Joan Dash. *O prêmio da Longitude*, p. 193.

¹⁰ Adrian Gilbert. *Enciclopédia das Guerras: conflitos mundiais através dos tempos*, p. 115.

Filho de lavrador, James Cook tornou-se o protótipo do homem de origem humilde que, graças ao talento e perseverança, ascende às mais altas posições da hierarquia naval britânica... O plebeu James Cook tornou-se um dos mais célebres capitães da *Royal Navy*. Sua incessante pesquisa para aumentar a sobrevivência das tripulações nas viagens transoceânicas acabou por lhe render o reconhecimento da *Royal Society*, que publicou seus estudos sobre o escorbuto.¹¹

Como se compreende pelos serviços desse oficial, a marinha inglesa passou a selecionar seus oficiais, guiando-se pela capacidade. Entretanto, em Estados com a figura de um rei como símbolo da nação, isso não queria dizer que esses oficiais continuassem fora do mundo da nobreza, ao contrário, eram elevados aos mais altos postos nobiliárquicos existentes.¹²

Esse dado, sobre a questão de selecionar o oficial pela sua capacidade nos mares, é importante para entendermos o que foi feito em Portugal, durante sua reforma.

A França, por sua vez, antecipando-se aos seus rivais britânicos, o que era bem comum para retirar a posição de primeira Esquadra dos inimigos, deu ensejo a medidas semelhantes no Reinado de Luís XV. Verificando-se o conjunto dessas reformas tão cedo quanto nas décadas de 1720 e 1730.

No Reinado anterior, durante o governo de Luís XIV, a França notabilizou-se por diversos feitos navais de grande mérito, dando razão a uma seqüencial melhoria do sistema naval empregado, o que realmente foi concretizado com Luís XV. Entretanto, esses eventos navais ocorridos no Reinado de Luís XIV foram levados a cabo por frotas comandadas por corsários, os comandantes Jean Bart e René Du Guay-Trouin,¹³ distinguiram-se como os mais famosos do período, devido aos múltiplos combates vitoriosos em que se envolveram.

René Du Guay-Trouin torna-se o mais notável para o âmbito deste trabalho, já que

¹¹ Adriana Lopez. *De cães a lobos-do-mar: súditos ingleses no Brasil*, p. 163-64.

¹² A. C. Hedges. *Admiral Lord Nelson*, p. 12; Allan Westcott, Willian Stevens. *História do poderio marítimo*, p. 127; Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 41; Charles Nordhoff, James Norman Hall. *Mutiny on the Bounty*; George Goldsmith-Carter. *Velas e Veleiros*; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*, p. 133-41; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*. Na *Royal Navy* do século XVIII, a ascensão de oficiais sem origem nobre ou mesmo de nobreza menor, acumula vários exemplos, como John Jervis, plebeu tal como James Cook, e que foi elevado a *Earl of San Vincent*, em 1797, além de tornar-se primeiro *Lord* do Almirantado, seguem-se os casos de William Bligh, também plebeu e que ganhou comandos importantes, a frente de nobres e o próprio Almirante Nelson que, não era de grande nobreza de nascimento, mas por suas vitórias foi elevado, por fim, a *Viscount Nelson* em 1805. Esses exemplos servem para mostrar a contemporaneidade ou mesmo, antecipação da reforma naval portuguesa.

¹³ René Du Guay-Trouin. *O Corsário: uma invasão francesa no Rio de Janeiro*; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*, p. 98-105.

durante alguns anos buscou apoderar-se da frota conhecida como Carreira do Brasil, composta por grande número de veleiros, trazendo ouro e açúcar em quantidades expressivas, lembrando que, nessa época, encontrávamo-nos em plena Guerra de Sucessão Espanhola. Ao verificar que a conclusão de seus intentos não mostrou-se exequível nos anos anteriores, planejou o grande ataque ao porto de saída dos navios da Carreira do Brasil carregando o ouro das minas do interior do Brasil, São Sebastião do Rio de Janeiro, executado em 1711. A cidade já havia sido alvo de ataque semelhante, mas frustrado, em 1710, pela flotilha do corsário Jean François Duclerc. O diário do próprio corsário francês nos traz o surgimento da idéia do ataque:

Foi durante esta viagem (Versalhes) que comecei a elaborar um plano relativo à província do Rio de Janeiro, uma das mais ricas e poderosas do Brasil. O Sr. du Clerc, capitão de vaso (outro corsário do Reinado de Luís XIV), já tentara esta expedição... esperança de imenso butim e, sobretudo, da honra que se poderia adquirir em tão difícil empresa, fizeram nascer-me no coração o desejo de levar as glórias do Rei àquelas remotas regiões e punir a inumanidade dos portugueses (tratando do aprisionamento de du Clerc e seus homens) com a destruição da florescente colônia.¹⁴

No reinado de Luís XV, no entanto, procurou-se criar uma Esquadra ligada totalmente ao Estado e não, conforme o caso do Reinado anterior, uma Esquadra de corsários que guerreavam com suas frotas subvencionadas, em grande parte por elementos da nobreza ou mesmo da burguesia. Contudo, sob esse sistema, apesar de mostrarem grande capacidade naval, os corsários muitas vezes não atuavam sob ordens específicas do Estado ou sob a visão estratégica do próprio Reino, o que não era sempre lucrativo para a política da Corte francesa ou capaz de trazer vitórias estratégicas, coordenadas pelo Estado Real.

Portanto, o interesse voltava-se agora para uma marinha estatal, militarizada e unificada sob estritas ordens reais, busca que permeou a política dos governos europeus do século XVIII, além de incluir-se aqui um exemplo tardio no setecentismo, mas localizado na própria América, a Marinha dos Estados Unidos.¹⁵

A reforma francesa trouxe modificações tais como a adoção de uniformes padronizados, o mesmo que se viu em relação à Marinha britânica, contudo a França viu essa adoção mais cedo, na década de 1720, logo no início do Reinado de Luís XV. Essa

¹⁴ René Du Guay-Trouin. *O Corsário: uma invasão francesa no Rio de Janeiro*, p. 133-136.

¹⁵ Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 43; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*, p. 212.

padronização de uniformes que, simbolizava a própria militarização da marinha francesa e a colocação dessa Marinha de Guerra sob as ordens de apenas um homem, ou seja, o rei personificado como símbolo do Estado e de suas decisões.

Aconteceu, ao mesmo tempo, uma profunda modernização dos projetos dos navios de guerra, tal qual descrevemos na Marinha britânica. A Esquadra, só para mostrarmos decisão de longo alcance estratégico adotada pelos franceses, abandonou até o emprego de galés no serviço naval. Eram navios de guerra clássicos, movidos a remo e vela, utilizados desde a Antigüidade com algumas pequenas modificações ocorridas ao longo dos séculos.¹⁶ Mas eram, sobretudo, navios extremamente frágeis no combate e na navegação oceânica, ou seja, de mares abertos. Na Esquadra francesa que, nessa época, só utilizava galés apenas nas calmas e seguras águas do Mediterrâneo, a última galé foi lançada ao mar em 1720, a *Dernier Royal*.¹⁷

Essa medida, não é uma decisão meramente burocrática isenta de resultados práticos, pois víamos as marinhas concentrando-se na produção de navios movidos exclusivamente a vela. Ao lado da propulsão, o desenho era de construção corrida, ou seja, sem grandes castelos de proa e popa, o que resultava em boa performance, velocidade e manobrabilidade, além de extremamente aptos para a navegação oceânica, o que era muito importante para qualquer país que buscasse manter ou conquistar um Império ultramarino, para utilizar a denominação tipicamente lusitana. Portanto, os mesmos eram produzidos nos estaleiros de forma cada vez mais voltada para o desempenho na navegação, desempenho este que tinha dois objetivos, sobrevivência em combate e sob fortes intempéries (durabilidade); junto vinha a boa navegabilidade e velocidade (performance), como se vê, não eram conceitos simples e de fácil união. Para atingir esses objetivos, necessitava-se de projetistas de navios com conhecimentos científicos razoáveis para a época, habilitando-os ao projeto de bons navios.¹⁸

Entretanto, na França do século XVIII, enquanto o Estado tinha o rei como símbolo maior de seu governo, e a nobreza permeando todos os setores, não se alcançou em sua reforma da marinha o mesmo que os ingleses haviam feito, ou seja, só se alcançava o posto de oficial de marinha, sem contar a total exclusividade dos maiores postos, através do “berço

¹⁶ Sam Willis. *Fighting Ships (1750-1850)*, p. 51.

¹⁷ George Goldsmith-Carter. *Velas e Veleiros*, p. 23.

¹⁸ Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 34; Larrie Ferreiro. *Ships and Science: the birth of naval architecture in the scientific revolution (1600-1800)*, p. 26-49.

nobre”.¹⁹

O que se exigia, acima de tudo, dos oficiais franceses, era nobreza de nascimento. A aristocracia inglesa fornecia também oficiais de marinha, porém na marinha francesa, as considerações de nível social sobrelevavam às da capacidade marítima, coisa que não acontecia na marinha britânica. Em consequência, a disciplina, este princípio de subordinação animado pelo “espírito de equipe”, faltava inteiramente na frota francesa. Os capitães individualmente preocupavam-se muito mais com as suas próprias prerrogativas do que com o bom êxito do conjunto.²⁰

Em Portugal, os avanços nas técnicas de construção naval ao longo do século XVIII, ao lado das diversas modificações ditadas pelas principais marinhas européias; destacando-se a britânica como exemplo maior, não foram deixados de lado, pelo contrário, foram mais um fator de auxílio para gerar uma grande reforma naval portuguesa. Entretanto, analisando o que foi exposto acima, a reforma naval portuguesa não nasceu de forma pontual, mas passou por uma longa gestação até realmente se fazer de fato, num período marcado pelo surgimento de reformas e medidas abrangentes, o Reinado de D. José I.

Verificando medidas vindas desde o tempo do Reinado de D. João IV, ou melhor, desde a Guerra de Restauração que colocou no trono a Dinastia bragançana. Mas, que por fim, no tocante a um projeto visando a resolução do principal problema da marinha portuguesa, a construção de navios, de guerra e mercantes aliado a uma tripulação lusitana, para garantir a sobrevivência do Império português, sem viver à sombra de uma potência estrangeira, foi necessário um esforço bem maior, incapaz de produzir-se antes da segunda metade do século XVIII.²¹

Temos que lembrar o número necessário de navios para manter, por exemplo, a Carreira do Brasil, constituída de uma centena de diversas embarcações durante o setecentismo, cada qual destinada ao transporte de volumes específicos, ouro, açúcar, tabaco, dentre outros.²² Esforço que englobava desde um sistema confiável de construção naval, ou seja, modernização propriamente dita dos estaleiros oficiais lusos, tratando-se aqui das

¹⁹ Sam Willis. *Fighting at Sea in the Eighteenth Century: the art of sailing warfare*, p. 27-59; *Fighting Ships (1750-1850)*, p. 48-52.

²⁰ Allan Westcott, Willian Stevens. *História do poderio marítimo*, p. 195.

²¹ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 241; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 221.

²² Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 241.

Ribeiras das Naus, existentes desde a Dinastia de Avis; até a preparação dos tripulantes, principalmente os oficiais desses navios, cuja qualidade havia decaído visivelmente desde o século XVII, o que gerava a dispendiosa e problemática contratação de capitães de navio estrangeiros.²³

Essas mudanças verificadas nos meios navais portugueses tornaram-se reais somente na segunda metade do século XVIII, através de um conjunto maior de reformas políticas, econômicas, administrativas e militares em Portugal, as chamadas reformas pombalinas.

Após esses exemplos da contemporaneidade da reforma naval portuguesa, em relação às duas maiores potências navais da Europa, conforme vimos, adentrarei o texto com o primeiro capítulo. Este capítulo trata, efetivamente, do que foi o mundo pombalino, isso porque através da compreensão da política de extensas reformas, as reformas pombalinas, praticadas no Reinado de D. José I, realmente encontra-se a razão da reforma dos meios navais portugueses e de além mar, já que a reforma naval encontra-se no bojo dessa política, incluindo os diversos navios utilizados para transporte de produtos do Ultramar, dos quais já exponho alguns detalhes no capítulo dedicado às reformas pombalinas.

Enfim, no segundo e terceiro capítulos, onde encontra-se o texto responsável pela maior parte da Dissertação, trago o que foi a reforma pombalina da marinha de guerra portuguesa e seus resultados na América portuguesa, lembrando do grande esforço econômico dedicado aos estaleiros. É o resultado da pesquisa e, da descoberta de uma importante modificação da marinha ainda não esboçada na bibliografia dedicada a ambos os temas, história naval e história do período pombalino (escrita dos dois lados do Atlântico).

A descoberta integral dessa reforma da Marinha Real portuguesa, em pleno Reinado de D. José I deve-se a um grande número de fontes primárias, algumas ainda não publicadas, encontradas, portanto, somente em arquivos e outras já impressas ao longo dos anos. Os arquivos mais importantes para a conclusão da pesquisa dividem-se entre o Brasil e Portugal, tal qual a travessia da Carreira do Brasil. Em Portugal, o mais importante para a pesquisa e que permeia toda a Dissertação é a Legislação do período pombalino. É importante notar que esse conjunto de Leis e decisões régias podem ser encontradas em mais de um arquivo ou biblioteca, sendo que grande parte delas já foi impressa. Para facilitar o objetivo da pesquisa, enquadrei a Legislação na Biblioteca Nacional de Portugal, em Lisboa, pois a mesma já reúne toda a documentação de que estou tratando, identificada e sob o nome de Coleção Pombalina,

²³ Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*, p. 370.

desde o século XIX.²⁴

Entretanto, essa Legislação também encontra-se em diversas outras Fontes, como o Arquivo Nacional, no Fundo Vice-Reinado e no da Secretaria do Estado do Brasil. Aqui, ao mesmo tempo, trato das inúmeras cartas e papéis enviados de Portugal para o Brasil e vice-versa. O Arquivo Nacional também dedicou-se a imprimir boa parte desse material que foi de grande importância para o andamento da pesquisa.²⁵

Outra Fonte que utilizei para a busca de manuscritos de referência para o tema da minha pesquisa é a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, tanto na ordem de manuscritos²⁶ como de plantas e mapas do século XVIII.²⁷

O Arquivo do Estado de São Paulo/AESP foi outro ponto em que pude coletar grande parte da documentação, conforme aparece indicado durante a parte textual. Nesse caso, tive acesso a documentos do século XVIII, impressos desde o final do século XIX.²⁸

Quanto às outras obras de fundamental importância para o desenvolvimento da pesquisa,²⁹ trarei as informações exatamente quando forem empregadas nos seguintes capítulos do texto, abordando a pesquisa que traz a reforma da marinha portuguesa na segunda metade do século XVIII.

²⁴ Biblioteca Nacional de Portugal/BNL/Coleção Pombalina.

²⁵ Luiz de Almeida Portugal, 2.^o marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro* (1769-1776). Essa reunião de cartas do Vice-Rei instalado no Rio de Janeiro ganhou duas edições do Arquivo Nacional/ANRJ.

²⁶ Biblioteca Nacional/Rio de Janeiro/BNRJ/Divisão de Manuscritos. Ao longo do texto, teremos referências no pé da página, indicando manuscritos guardados nessa seção da Biblioteca Nacional.

²⁷ Nestor Goulart Reis. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. Nessa obra, encontramos grande parte das plantas utilizadas na pesquisa para a Dissertação. Aqui também encontramos plantas de outro centro de referência, o Arquivo Histórico do Exército/AHE.

²⁸ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo/AESP*. Coleção com mais de noventa volumes publicados desde então, trazendo a cópia de manuscritos de natureza diversa.

²⁹ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime* (1620-1807), v. 4; Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*; Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*. Dentre outras obras de grande utilização na pesquisa.

I – AS REFORMAS POMBALINAS

Durante o reinado de D. José I (1750/1777), verificou-se no governo português uma completa reforma do sistema econômico e administrativo, diferenciando-se desse modo, de várias formas, do reinado precedente de D. João V. Essas reformas que, de início, foram mais tímidas e de menor alcance, passaram ao longo dos anos a tomar forma mais extensa e ampla, incluindo a observação na prática de cada modificação se procuramos fazer uma leitura gradativa a respeito do avanço das enormes modificações efetuadas no governo de D. José I.³⁰

Entretanto, esse conjunto de amplas reformas efetuadas no Estado português e em seus Domínios Ultramarinos, no campo da História ganhou o nome de reformas pombalinas. Isso, devido ao grande poder político alcançado pelo ministro Sebastião José de Carvalho e Melo durante o desenrolar do Reinado de D. José I. Esse ministro realmente não tinha tanta projeção inicialmente e, *pari passu*, não possuía enorme destaque em sua vida pregressa que indicasse seu rumo ascendente, em meio a todos os outros ministros do primeiro ministério de D. José I.³¹

O pouco destaque, podemos observar, era relacionado a não ter origem nobre e ser de fidalguia decaída, devido a reprovável atuação de seu pai no tempo de D. João V, quando procurou apresentar progenitores falsos com o intuito de abrilhantar sua linhagem, situação típica do Antigo Regime.³² Compreendemos aqui, por essa passagem do pai de Sebastião de

³⁰ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime* (1620-1807), p. 221. v. 4.

³¹ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime* (1620-1807), 234. v. 4.

³² Sebastião José de Carvalho e Melo, inicialmente ocupava o cargo de Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e Gente de Guerra de 1750 a 1756. Como se compreende, principalmente após sua atuação em relação ao terremoto de Lisboa (novembro de 1755), foi adquirindo cada vez mais poder, sendo promovido ao cargo

Carvalho e Melo para a desgraça, uma situação bastante ilustrativa dos enormes problemas ligados à fidalguia e origem de qualquer indivíduo em meados do século XVIII. Por isso, a importância desse assunto no Reinado de D. José I e, em seu círculo de reais conselheiros, desnecessário colocar que o futuro marquês de Pombal era o mais destacado dentre eles para a busca de uma resolução desses problemas.

A análise dessa política que aparecerá um pouco adiante será de grande utilidade para a compreensão do porquê de muitas das reformas realizadas durante o Reinado de D. José I e, de como essas reformas modificaram o quadro político e social do Estado português, pois o que se viu era totalmente diferente das formas de governo antes visualizadas em Portugal. A partir do Reinado de D. José I, atingiu-se um total individualismo na administração do Império lusitano, tal qual podemos ler no trabalho de Antônio Manuel Hespanha, sobretudo importante para a compreensão deste período:

... o individualismo – e contratualismo que daí decorre – pôde dar origem a vários tipos de regime, por vezes radicalmente diferentes quanto à maneira de entender as relações entre os cidadãos e o poder.

Nuns casos, o contratualismo veio a legitimar principados absolutos – como as várias manifestações de **despotismo esclarecido típicas da segunda metade do século XVIII** – por se entender que, no pacto social, os cidadãos tinham transferido todos os seus poderes originários para os governantes (contratualismo absolutista), ficando o príncipe livre de

de Secretário de Estado dos Negócios do Reino e Mercês. É perceptível que sua ascensão continuou em escala crescente até o fim do reinado de D. José I, sendo cognominado de primeiro-ministro. O ministro o qual descrevemos a vida política junto ao reinado de D. José, Sebastião José de Carvalho e Melo, depois conde de Oeiras e finalmente, marquês de Pombal, é um caso bastante vulgar na história do Império português, pois durante seu exercício na Corte, o governo português iniciou um período abrangente de reformas, tal qual colocado mais acima, mas que é necessário expor de forma mais detalhada para compreendermos o porquê de uma reforma naval, ou seja, não trataremos ao longo do trabalho de uma reforma isolada, mas sim de um esforço conjunto para soerguer o Império marítimo lusitano. Após certos acontecimentos sucessivos ocorridos no Reino, sendo o principal deles, o terremoto de Lisboa em novembro de 1755, Sebastião José de Carvalho e Melo destacou-se em meio aos conselheiros de D. José I, devido à sua rápida e franca atuação numa hora de calamidade totalmente inesperada. De maneira gradual, Carvalho e Melo passou a aumentar sua ascendência e responsabilidade perante o Rei, sendo que essa ascendência verificou-se, não só no fatídico terremoto de Lisboa, mas em outros eventos em que o ministro de D. José I mostrou-se novamente de rápida atuação e ao mesmo tempo, de olhos voltados para a sobrevivência das idéias políticas bragantinas desde a reconquista do trono face aos espanhóis. Cf. Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime* (1620-1807), v. 4.; João Lúcio de Azevedo. *O Marquês de Pombal e a sua época*; Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*; Teixeira Soares. *O Marquês de Pombal*; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*; Decreto de 02 de agosto de 1750; Decreto de 05 de maio de 1756. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. (Essa é a fonte que traz toda a Legislação do período pombalino)

qualquer sujeição ou limite.³³

Mas, certamente, essa reestruturação era uma marca exemplar vivida pelo reino lusitano na segunda metade do século XVIII e não, fruto e trabalho de apenas um homem e sim, de um grande número de nobres e fidalgos, além do próprio rei, que visavam dentre outros objetivos, a garantia do herdeiro dos Bragança como único e incontestável ocupante do trono português. Uma visão política que se mostrou válida e viável durante o Reinado de D. José I. Essa estratégia visando sobretudo a conquista do Estado, frente a quaisquer outros integrantes do elemento social do mundo lusitano, inclusos aqui, a nobreza e o clero, mostrou sua prática através de diversos meios de atuação política para atingir seus objetivos.

... instauração de um modelo novo de desenhar o poder, de acordo com o qual um único pólo político se arrogava o monopólio de poder em relação a uma comunidade territorial – um povo, um território, um Estado, um direito. A partir daqui, o conceito de Estado ganha uma nova referência – a de um poder político único e exclusivo sobre uma “sociedade civil”, ou seja, uma sociedade que é palco de relações e de interesses meramente privados.³⁴

Essa posse incontestável do poder no Reinado do sucessor de D. João V, mostra-nos o caminho político que tornou possível a reforma naval em meio ao Império Marítimo lusitano, estendendo-se do Timor e Macau até a América portuguesa.

³³ Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. *In: História de Portugal*, p. 120.

³⁴ Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. *In: História de Portugal*, p. 121.



FIGURA – 1

Entretanto, é sobremodo necessário, antes de passarmos à questão das reformas pombalinas, antepor alguns comentários relativos ao quadro econômico do Império, já que a cada situação imposta ou mesmo criada pelo governo integrado por Pombal, havia a preocupação sempre presente em angariar fundos para o Erário Régio. Este se encontrava em lamentável situação num ritmo crescente e, ao mesmo tempo, herdeiro de uma considerável dívida que foi deixada pelo modelo econômico seguido pelo Reinado anterior que necessitava, evidentemente, ser alterado.³⁵

Mesmo quando afluía o metal precioso do Brasil (entre começos do século e cerca de 1760) a dívida externa portuguesa, no entanto, ascendia a um montante enorme: por volta de 1755 subia a 1, 9 milhões de libras, cifra duas vezes superior à das receitas do Estado...³⁶

O quadro econômico do Império português por volta de 1750, início, portanto do Reinado de D. José I, mostrou características bastante interessantes quando detidamente analisadas e que eram de toda forma, inéditas nos fastos portugueses. Além da Fazenda Real em péssima situação como mostrado aqui e sua total incapacidade de saldar a dívida com a Inglaterra, a busca por diversas fontes de renda no período pombalino, destinava-se a

³⁵ Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*, p. 314.

³⁶ Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal (Séc. XVI a XVIII)*, p. 87.

sustentar não só a integridade do Poder Real português, mas também o amplo programa de reformas destinadas a livrar o gigantesco, mas pobre Império Marítimo luso das garras do leão de outro Império Marítimo, o britânico, que a cada ano, por sua vez ficava mais rico.³⁷ Ao lado das “fábricas” e companhias de comércio e agricultura criadas a partir da segunda metade do século XVIII, é necessário entender, *pari passu*, que ao lado do programa de reformas encontrava-se outra forma de prover o enriquecimento do Império. Essa outra forma de enriquecimento do Império Marítimo residia na conquista absoluta do Estado português por parte do trono, ou seja, uma maior centralização política.³⁸

Houve, portanto, um intenso reforço dos meios econômicos disponíveis ao Estado bragantino, não só através das reformas como veremos mais detalhadamente, mas utilizando-se de acontecimentos que deixaram fortunas ou o mais próximo disso, nas mãos do Tesouro Real, controlado pelo marquês de Pombal durante quase todo o seu assento no ministério.³⁹ Fica claro que através da hábil política pombalina, buscava-se juntar uma enorme soma de dinheiro com o intuito de materializar as pretendidas reformas necessárias ao fortalecimento do Estado controlado pelo sistema político do Rei D. José I.

Entretanto, não podemos deixar de enumerar os principais acontecimentos ocorridos no Reino de D. José em que as medidas postas em prática por seu principal ministro ao lado de seus companheiros do governo lusitano, garantiram a inviolabilidade do Poder Real e a segurança de sua continuidade dinástica, mas que também, como já expus no parágrafo anterior, contribuíram para o fortalecimento do Erário Régio. Um episódio mostrou a maneira de debelar crises a qual o Reinado de D. José I iria demonstrar o quanto o ideário político em relação ao poder Real era inquebrantável. Esse episódio foi a rebelião ou tumulto verificada na cidade do Porto, em 23 de fevereiro de 1757.⁴⁰ Na Carta Régia de 10 de abril, notamos o alcance dessas medidas, modificando os laços do Rei com o Reino, um contraponto à antiga maneira de se reinar em Portugal:

³⁷ Cf. Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal* (Séc. XVI a XVIII); Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*; Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*, p. 314.

³⁸ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime* (1620-1807), p. 225. v. 4.

³⁹ Oliveira Marques. *História de Portugal*, p. 258. v. II.

⁴⁰ Carta Régia de 28 de fevereiro de 1757; Carta Régia de 03 de março de 1757; Carta Régia de 10 de abril de 1757; Sentença de 12 de outubro de 1757; Carta Régia de 21 de outubro de 1757. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

Determina ao Juiz, Vereadores e Procurador da Câmara do Porto a extinção dos “vinte e quatro dos mesteres(sic) da cidade” e que o aboletamento dos soldados se faça sobretudo nos bairros donde saíram os amotinadores...⁴¹

Na noite de 03 de setembro de 1758,⁴² aconteceu outro evento inusitado no reino de Portugal, o atentado a vida de D. José I. Era algo que novamente iria servir de elemento para substanciais mudanças na maneira de governar e para manter o sistema político voltado para o foco das reformas pretendidas.

... recolhia D. José ao paço, pelas 11 horas da noite, quando num caminho deserto da Ajuda lhe desfecharam um tiro... Acertou-lhe em cheio num braço e superficialmente no peito. No dia seguinte recolheu-se el-rei nos seus aposentos, onde se manteve segregado da corte durante vários meses.⁴³

O relato serve para nos mostrar que o Rei tinha um ministério pronto para atuar, mesmo durante sua ausência. Sebastião José de Carvalho e Melo, já elevado para a mais relevante posição dentre os outros ministros encontrou-se, de fato, com poderes plenos e liberdade para agir, tanto que empreendeu uma sistemática caçada aos suspeitos do crime.⁴⁴ Na verdade, a maioria dos autores que se debruçaram sobre o assunto concordam que apenas um homem envolveu-se nesse atentado contra o rei, era um dos principais nobres portugueses, o Duque de Aveiro, indivíduo que se encontrava afastado de cargos importantes na Corte, pois não demonstrava nenhuma aptidão.

Esse fato, por si só, demonstra que era um legado de seus antepassados e por causa disso, buscava sempre uma posição na Corte, além de mercês régias, situação visada negativamente pelo ministério português à época, daí descrevermos um pouco mais a situação, pois o simples fato de ser um legado, já não se mostrava mais um mérito e sim, um peso para o Estado. Essa situação é importante ser descrita, pois nos mostrará a viabilidade de uma extensiva reforma naval no período pombalino, algo que não ocorreu em reinados

41 Carta Régia de 10 de abril de 1757. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

42 João Lúcio de Azevedo. *O Marquês de Pombal e a sua época*, p. 181/209; Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 79/85; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 8/13.

43 Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 8.

44 Decreto de 09 de dezembro de 1758. *Estabelecimento de medidas extraordinárias para a captura dos autores do atentado a D. José*; Decreto de 11 de dezembro de 1758; Portaria de 13 de dezembro de 1758. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

anteriores que possuíam uma estrutura social diferente da atingida no período pombalino, além de outra maneira de lidar com os súditos de forma geral.⁴⁵

Portanto, negações seguidas dos pedidos do Duque de Aveiro, o levaram a cometer o famoso atentado, acompanhado de dois ou três criados:

A grandeza para que não tinha nascido, fê-lo insuportavelmente soberbo. A inteligência curta e o excessivo enfatuamento dificultaram-lhe a vida na corte. Pleiteou que lhe fossem adstritos os rendimentos de certas comendas que pertenceram, como mercê pessoal, a anteriores duques de Aveiro.⁴⁶

Entretanto, mesmo que fosse apenas um crime cometido por um indivíduo sem condições bastantes para os pedidos que fez, fiando-se somente na sua condição de grande legado de nobres com um belo passado, não podemos colocar aqui apenas a teoria mais simplista do Atentado em si, pois existiram durante o calor dos acontecimentos, uma caudal de muitas suspeitas recaindo sobre outros indivíduos da alta nobreza e sobre integrantes do clero, nomeadamente, os marqueses de Távora e do religioso Gabriel Malagrida, confessor da marquesa de Távora e pertencente à Companhia de Jesus, o que é um dado importante para as medidas que se seguiram ao famoso atentado.⁴⁷ E essas suspeitas, claramente, mais graves na própria época do evento ocorrido, bastariam para a campanha que se seguiu, dando ensejo a concretização de uma política voltada para se modificar o quadro instituído da mais alta nobreza lusitana e, em seguida, das relações do Estado com o clero.

Após um período de segredo a respeito do que havia acontecido ao rei, aconteceu um rápido encarceramento de famílias inteiras da nobreza lusitana. O enfoque principal, contudo, é a percepção da hierarquia desses personagens, o próprio Duque de Aveiro, toda a família dos marqueses de Távora, os marqueses de Alorna, os condes de Autogüia, os condes de Óbidos, os condes de Ribeira Grande, bem como outros nobres, formando uma perfeita lista

⁴⁵ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41. No capítulo 9 do livro citado de Charles Boxer, há um relato extenso de uma reforma naval iniciada por D. João IV, mas que terminou em malogro, devido à estruturação social existente em Portugal e sua força de reação frente ao Rei. Isso não seria mais um empecilho no período pombalino, daí a importância da modificação de relações do Rei e seu Ministério com a nobreza lusitana para compreendermos fatores essenciais, para uma reforma ampla dos meios navais portugueses.

⁴⁶ Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 10.

⁴⁷ Cf. Guilherme de Oliveira Santos. *O caso dos Távoras*; José Norton. *O último Távora*; Joaquim Veríssimo Serrão. *História de Portugal*, p. 42; Pedro de Azevedo. *O processo dos Távoras*.

dos principais integrantes da nobreza lusitana.⁴⁸ Convém notar que todos os considerados como principais envolvidos,⁴⁹ tiveram a triste sorte de acabarem executados em praça pública ou aprisionados durante o resto do Reinado de D. José I, ou degredados. Certamente, era um procedimento jurídico utilizado pela primeira vez, devido ao alcance e crueldade exposta ao público, não esquecendo que os executados eram os principais nobres do Reino.

No caso da lei penal, a sua aplicação devia, além disso, ser misericordiosa. Daí que, apesar de as *Ordenações* portuguesas preverem a pena de morte para uma série de crimes, ela ser excepcionalmente aplicada, pelo menos até o iluminismo.⁵⁰

Claro que ao lado dessas medidas de cunho penal, os implicados tiveram seus bens confiscados para o uso do Reino. Aqui se encontra um dado de visível importância, pois após tudo o que se seguiu ao atentado perfilava-se uma grande lista de casas e palácios, bens consumíveis e, em suma, dinheiro posto às mãos do Erário Régio controlado diretamente pelo marquês de Pombal. Nesse caso o que se aquinhoou era de alguma proporção, necessário para a salvaguarda da política econômica seguida durante o Reinado de D. José I, mesmo que alguns autores mais recalcitrantes em relação ao período pombalino queiram negá-lo e diminuir a real importância adquirida. O que proporciona uma visão do quanto foi confiscado, mostra-se através da necessidade de nomear-se administradores para esses bens confiscados.⁵¹

Após o atentado, ficou claro o afastamento decisivo de quaisquer eventuais contendores do trono ou de qualquer política desfavorável às medidas realizadas pelo ministério capitaneado por Pombal, mesmo por que havia ainda a sutil ameaça pairando sobre a Dinastia de Bragança, algo que se podia colher em meio a bravatas e fanfarrônicas dos principais nobres. O poder unitário e absoluto, representado pela figura do Rei, portanto, foi confirmado de forma exemplar, não havia mais espaço por um bom tempo, para nobres palradores e cobiçosos de uma oportunidade para lançar-se ao trono tão dificilmente conquistado pelos Bragança na Guerra de Restauração contra a Espanha.⁵² Somando-se a isso

48 Sentença de 13 de janeiro de 1759. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

49 Sentença de 11 de janeiro de 1759; Acórdão de 12 de janeiro de 1759; Sentença de 13 de janeiro de 1759; Alvará de Lei de 17 de janeiro de 1759; Decreto de 18 de janeiro de 1759. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

50 Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*, p. 129.

51 Decreto de 18 de Janeiro de 1759. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

52 Joaquim Veríssimo Serrão. *História de Portugal*; Kenneth Maxwell. *Marquês de*

o açambarcamento de uma vantajosa soma de capitais para emprego na economia do Império lusitano e nas reformas empreendidas pelo ministério pombalino.

Na política pombalina, tive o cuidado de verificar junto às fontes, a substituição desses principais nobres, o que mostra a busca de uma renovação de grande tamanho dos integrantes da administração do Império marítimo português. Era, como se pode denotar, uma mudança dos integrantes da Corte, de modo a colocar em franco andamento as reformas destinadas a alavancar o Reino português política e economicamente.⁵³ Essa mudança na hierarquia dos principais nobres lusos lembro mais uma vez, era uma tentativa da política portuguesa de retirar Portugal da situação de reino de segunda categoria em relação aos reinos europeus tidos como potências, visivelmente mais poderosos no século XVIII, um cenário bem diferente da outrora Lusitânia, cantada por Camões.

O reinado de D. João V havia testemunhado o começo de uma reafirmação do Estado e, por isso mesmo, do poder burocrático às custas da antiga nobreza. **Esse processo de mudança em favor da nova nobreza foi grandemente acelerado por Pombal, e a renovação da aristocracia durante o seu período de preeminência foi muito extensa. Durante os 27 anos de governo de Pombal, 23 novos títulos foram concedidos e 23 foram extintos.** Desse modo, cerca de um terço da nobreza se compunha de sangue novo por volta de 1777.⁵⁴

Contudo, essa ação direcionada ao conjunto da alta nobreza não foi algo simplesmente isolado, mas fez parte de um preâmbulo mais complexo para o início das grandes reformas operadas pelo reinado de D. José I. A política que descrevemos, tornou-se um patamar para as reformas amplas, porque no mesmo período o governo pombalino empreendeu outra operação de grandes proporções, agora visando uma Ordem religiosa. Essa operação de grande vulto era destinada a, num primeiro momento, aprisionar e manter fora do contato com o povo e seus estudantes, os religiosos da Ordem da Companhia de Jesus. Interessante observar a data exata, na nota abaixo que traz as medidas administrativas colocadas em ação por D. José I.⁵⁵

Num trecho de seu livro sobre o Império Marítimo português, Charles Boxer procura fazer a ligação entre a perseguição aos jesuítas e o atentado de 03 de setembro de 1758, tal

Pombal: paradoxo do iluminismo, p. 79.

⁵³ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, p. 127. v. 4

⁵⁴ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 79; Oliveira Marques. *História de Portugal*, p. 321. v. II.

⁵⁵ Carta Régia de 19 de janeiro de 1759. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

como já notamos anteriormente.

Seu sucesso inicial deveu-se em grande parte ao fato de Pombal ter conseguido convencer dom José de que os jesuítas estavam profundamente implicados numa conspiração destinada a assassiná-lo, malograda em setembro de 1758.⁵⁶

Foi apenas o início, a partir daí, o reino português recorreu a diversas medidas que terminaram com a expulsão dos jesuítas de Portugal e de todos os seus Domínios, ou seja, de seu grande Império Marítimo. Sem sombra de dúvida, a Ordem da Companhia de Jesus, acumulava em Portugal e nos seus Domínios, um incrível poder que ia desde o controle da educação portuguesa até um grande número de propriedades e atividades de exploração econômica exclusivistas, como fazendas e companhias de comércio que proporcionavam grandes rendas aos jesuítas.

Aparentemente, não havia nenhum outro país onde os jesuítas estivessem mais firmemente instalados ou tivessem mais poder e influência do que em Portugal e em suas possessões ultramarinas por ocasião do terremoto de Lisboa.⁵⁷

A tomada das propriedades dos jesuítas, nota-se, foi outro episódio de grande açambarcamento de bens por parte do governo português para uso direto do Ministério (ou Secretariado) da Coroa bragantina.⁵⁸ Em apenas um ato administrativo, Portugal recebeu um grande número de imóveis utilizados por esses religiosos e que acabaram por mostrar-se muito úteis, principalmente nos Domínios Ultramarinos onde esses imóveis passaram a ser utilizados pelos governadores de Capitania, ouvidores e juízes, bem como serviram como quartéis para a tropa, acomodar alfândegas, armazéns e um sem número de utilizações por parte da Coroa.⁵⁹ A utilização de qualquer imóvel dos jesuítas por indivíduos da hierarquia dos governadores/capitães-generais indica a importância para a administração portuguesa no

56 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 200. O suposto envolvimento do cardeal Malagrida foi o principal ponto de apoio para essa estratégia que, no final, visava principalmente a América portuguesa.

57 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 200.

58 Carta Régia de 19 de janeiro de 1759. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. Apesar de utilizar o termo Ministério, convém registrar que na época, utilizava-se o termo Secretaria. O interessante de utilizar-se Ministério advém do fato de tornar possível a separação entre uma Secretaria principal e as diversas secretarias menores a ela conexas.

59 Alvará integrando os bens, confiscados da Companhia de Jesus, nos da Coroa, de 25 de fevereiro de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

seu controle das possessões longínquas de ultramar. Utilização esta de larga escala na América portuguesa, pontuada por inúmeras construções jesuíticas.

Um exemplo, acontecido muitos anos depois da administração pombalina, em 1818, demonstra essa utilização em larga escala e por longos anos dos imóveis dos jesuítas no ultramar e, a memória que deles permaneceu por longo tempo após sua expulsão. É uma descrição da vila de Santos escrita pelo engenheiro militar do exército português, Luiz D'Alincourt.⁶⁰

Os edifícios são de pedra e cal, e alguns bem construídos, tem casa da Misericórdia... um Convento de Franciscanos, um Hospício de Bentos, e outros de Carmelitas calçados; o Colégio Jesuítico é atualmente o Hospital da Tropa...

Em seguida a expulsão dos jesuítas,⁶¹ o Reino lusitano iniciou uma completa reforma do sistema educacional, por que o mesmo, como já explanado, encontrava-se nas mãos da Companhia de Jesus, e no ultramar, inteiramente controlada por esses religiosos.⁶² Essa reforma foi feita desde a educação elementar que foi entregue aos franciscanos, bem como a professores leigos.⁶³

Verificou-se também, a criação de novos colégios, como o da Aula de Comércio,⁶⁴ mais tarde tida como preferencial para integrantes de certos cargos públicos e privados; o Colégio dos Nobres⁶⁵ destinado a preparar os filhos dos nobres e de funcionários públicos

60 Luiz D'Alincourt. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*, p. 30.

61 Lei de 03 de setembro de 1759. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

62 Serafim Leite. *História da Companhia de Jesus no Brasil*. Obra de grande escopo para qualquer estudo sobre a companhia de Jesus.

63 Alvará de 28 de junho de 1759; *Instruções para os professores de Gramática Latina, Grega, Hebraica e de Retórica para uso das Escolas "novamente fundadas nestes Reinos e seus Domínios" de 28 de junho de 1759*; Decreto nomeando D. Tomás de Almeida Diretor Geral dos Estudos do Reino e seus Domínios de 06 de julho de 1759; Alvará concedendo o privilégio do exclusivo da impressão de todos os livros clássicos à Direção Geral dos Estudos do Reino e seus Domínios de 03 de agosto de 1759; Alvará de 11 de janeiro de 1760; Carta de Lei de 30 de agosto de 1770; Alvará de 30 setembro de 1770. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

64 Alvará de 19 de maio de 1759; Carta de Lei de 30 de agosto de 1759 – *Torna obrigatória a "matrícula" na Junta do Comércio para o exercício da atividade mercantil, proíbe a admissão de empregados sem carta de aprovação na Aula do Comércio e estabelece a preferência que deverão ter nos empregos públicos e privados todos os que nesta tenham completado os estudos*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

65 Carta de Lei de 07 de março de 1761, *Criação do Colégio Real dos Nobres e dotando-o dos Estatutos próprios*; Alvará de 13 de março de 1772. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

para assumirem lugares importantes na administração, no campo militar e em postos coloniais (os dois últimos referenciais para a nova administração da América portuguesa) e o Colégio de Mafra.⁶⁶ Alcançou-se uma completa reformulação da Universidade de Coimbra⁶⁷ que se encontrava em uma profunda obsolescência há muitos anos:

Em 1759 fora extinta a Universidade de Évora ao serem expulsos os seus proprietários, os Jesuítas. Assim, só existia a Universidade de Coimbra... promulgaram-se novos estatutos em 1772, exibindo todo um programa moderno de humanidades e de ciências. Além das existentes faculdades de Teologia, Cânones, Leis e Medicina, Pombal criou as faculdades de Matemática e Filosofia Natural (ou seja, Ciências), dotando-as de um observatório astronômico, um museu de história natural, laboratórios de física e química... um laboratório médico, uma farmácia e um jardim botânico. As faculdades existentes foram completamente renovadas, introduzindo-se novas disciplinas, tais como História do Direito e História Eclesiástica. A Medicina ganhou também um caráter muito mais prático.⁶⁸

Para a expulsão inusitada da Companhia de Jesus, encontramos muitas teorias já existiam razões para isso, ocorrências verificadas mesmo durante o reinado de D. José I. A Guerra Guaranítica que se estendeu pela fronteira sul do Brasil de 1754 a 1756 é um indício importante, principalmente se lembrarmos que os índios guaranis estabelecidos em missões jesuítas, opuseram-se a uma força combinada de Portugal e Espanha⁶⁹, a presença ou não de jesuítas nos ataques aos militares e colonos não é o mais importante, e sim o fato de que todos os índios missioneiros encontravam-se, anteriormente, sob total controle da Ordem, desde a educação à administração do regime de trabalho. Um dado elucidativo a respeito do poder da Companhia de Jesus na América portuguesa encontra-se no fato de os mesmos possuírem “uma fragata que com a insígnia da Companhia, flâmula e canhões, todos os anos saía em visita aos diversos portos.”⁷⁰

Nota-se que uma fragata artilhada, portando insígnia própria, ia de encontro ao que se buscava no Reinado de D. José I, através do fortalecimento do Estado e da figura pessoal do rei como ungido, e dotado de poder único em seus Domínios Ultramarinos. Certamente, após

66 Alvará de 18 de agosto de 1772 – *Confirma e aprova os Estatutos do Real Colégio de Mafra*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

67 Alvará de 28 de agosto de 1772; Carta de Lei de 28 de agosto de 1772 – *Confirma os Estatutos da Universidade de Coimbra*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

68 Oliveira Marques. *História de Portugal*, p. 348/9. v. II.

69 Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*, p. 111.

70 João Lúcio de Azevedo. *O Marquês de Pombal e a sua época*, p. 209.

a Guerra Guaranítica, uma nave armada utilizada irrestritamente pelos jesuítas provocava, no mínimo, ansiedade no Ministério português que não deixou de requisitar o navio na tomada de bens da Ordem.⁷¹

Os navios eram para as frotas mercantes ou para a Marinha de Guerra, ambas exclusivamente portuguesas ou de Companhias Gerais de Comércio portuguesas a partir do período pombalino e, não propriedade de uma Ordem religiosa baseada em diversos reinos, alguns deles inimigos de Portugal o que salientava a medida visando a defesa do Império Marítimo.⁷²

Entretanto, há um papel considerável na perseguição aos jesuítas que se pode ler nas cartas do Governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do ministro Sebastião José de Carvalho. O Governador foi enviado para assumir uma posição de grande importância na América portuguesa, o governo do Estado do Grão-Pará e Maranhão. A partir daí, Mendonça Furtado investigou a forma como as riquezas da Amazônia eram exploradas e percebeu que grande parte das empresas econômicas localizadas ao norte da América portuguesa eram regidas, exclusivamente, pelos jesuítas.

Em suas instruções de 1751, Mendonça Furtado ordenou que se investigasse “com muito cuidado, circunspeção e prudência” a suposta riqueza e o capital dos jesuítas. Depois de sua chegada à América, as relações entre o irmão de Pombal e as batinas pretas deterioraram-se de modo firme e regular.⁷³

O governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado propôs, através de sua correspondência enviada diretamente ao irmão,⁷⁴ a criação de uma Companhia com exclusividade econômica para auxiliar as atividades comerciais dos súditos portugueses instalados na região e que se sentiam extremamente prejudicados pelo controle jesuítico da economia do Grão-Pará e Maranhão. A medida foi bem recebida em Portugal que criou uma Companhia econômica exclusivista para o norte da América portuguesa, a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão em junho de 1755,⁷⁵ destinada a reverter os lucros da região para mãos lusitanas e não deixá-los somente aos jesuítas.

⁷¹ João Lúcio de Azevedo. *O Marquês de Pombal e a sua época*, p. 211.

⁷² Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*, p. 227.

⁷³ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 58.

⁷⁴ Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na Era pombalina*, p. 132.

⁷⁵ Alvará de 07 de junho de 1755 – *Confirma os estatutos da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

Essa Companhia de Comércio, tal qual às criadas anteriormente em outros países, possuía uma frota para transportar seus produtos de forma exclusiva, além de outros variados privilégios.⁷⁶ É o que se lê no trecho abaixo, em relação aos navios da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão:

Quanto à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, entre 1755 e 1778, ela mantinha uma frota composta de naus, corvetas e galeras, as quais vinham ao Brasil sobretudo para fazer o carregamento de cacau e algodão. Esta companhia mantinha, também, navios negreiros.⁷⁷

O alcance das medidas relacionadas à Companhia do Grão-Pará e Maranhão no que concerne ao emprego de seus navios, hierarquia de seus comandantes navais⁷⁸ e construção naval associada, era de grandes proporções:

Seus oficiais de marinha, equiparados aos do serviço de el-rei... Deram-se-lhe dois navios de guerra; terrenos para armazéns, estaleiros e depósitos; as madeiras que necessitasse para suas construções navais... Comprometia-se também a emprestar ao Estado os seus navios em caso de guerra.⁷⁹

Esse fato incentivava sobremaneira os meios navais portugueses. Era um objetivo bem caro às reformas pombalinas, pois o Reino lusitano estava em busca de uma Frota mercante e uma Esquadra, genuinamente portuguesas para se livrar da dependência dos navios britânicos nos dois casos. Quando se tratava somente de navios mercantes, Portugal ainda recorria ao fretamento de navios de outros países, normalmente navios holandeses e franceses, o que era extremamente prejudicial para a economia e defesa do Império Marítimo. A criação das Companhias exclusivistas na América portuguesa buscava terminar com essa situação instável para um Reino que primava pela soberania e manutenção efetiva de seus Domínios

76 Alvará com força de Lei de 30 de outubro de 1756; Alvará e Estatutos de 05 de janeiro de 1757; Alvará de 10 de fevereiro de 1757 – *Amplia os privilégios concedidos à Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*; Alvará de 16 de maio de 1757; Alvará com força de Lei de 06 de agosto de 1757; Decreto de 09 de março de 1757 – *Isenta o ouro e dinheiro pertencentes à Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão e provenientes deste Estado, dos direitos de um por cento para o “Cofre”, mantendo estes direitos no ouro e dinheiro de particulares*; Decreto de 04 de maio de 1761 – *Isenta a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão de prestar fianças sobre os direitos alfandegários das “fazendas” pertencentes à mesma Companhia*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

77 Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*, p. 356.

78 Alvará de 10 de agosto de 1758. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

79 Visconde de Carnaxide. *O Brasil na Administração Pombalina*, p. 49.

ultramarinos. Efetivava-se, então, uma estratégia de caráter definitivo visando o Império Lusitano como um todo, no período pombalino, conforme Antônio Manuel Hespanha constatou em seus estudos: “... parece que não existe uma estratégia sistemática abrangendo todo o Império, pelo menos até os meados do século XVIII.”⁸⁰

Outro ponto de notável ampliação dos meios marítimos no Império Ultramarino, encontramos na criação, ou ratificação das diversas armações de pesca de baleias, espalhadas pela costa do Estado do Brasil. Essas armações de baleias, além do aspecto econômico mais óbvio, em se tratando da pesca, também tinha outros objetivos ligados ao desenvolvimento dos meios marítimos no Ultramar, criando pequenos estaleiros, marinheiros hábeis e com bom conhecimento da costa da América portuguesa.⁸¹

Charles Boxer que, desde o início de seus estudos, compreendeu o Brasil colonial como elemento integrante do Império Marítimo lusitano fez um retrato do surgimento das Companhias Gerais de Comércio e, ao mesmo tempo, de seu rápido declínio e desaparecimento. Isso posto por que as Companhias realmente exerceram seu papel de desenvolvimento do comércio na América portuguesa e do suprimento de meios para o Reino durante o Reinado de D. José I, além do total incentivo de uma marinha mercante que estivesse totalmente nas mãos de portugueses. Após o período das reformas pombalinas, as Companhias foram liquidadas em alguns anos após o início do Reinado de D. Maria I, a popularmente chamada “Viradeira”, caracterizando uma mudança política e econômica.

... mas o valor das exportações coloniais (citando apenas o comércio do Brasil) sofreu uma baixa súbita, depois de 1760, devido à queda da produção de ouro e a outras razões... Essa queda foi contrabalançada, até certo ponto pelo grande aumento do comércio com Maranhão-Pará e Pernambuco-Bahia, obtido com o impulso dado pelas companhias monopolistas criadas por Pombal para essas regiões. A primeira companhia tinha, em 1759, uma frota de treze navios, de 26 em 1768, e de 32 em 1774, enquanto a última possuía 31 navios em 1763, que baixara para dezessete em 1776. A liquidação de ambas as companhias, entre 1778 e 1788, foi por sua vez contrabalançada pela melhoria do comércio marítimo do Rio de Janeiro e da Bahia, depois de 1780.⁸²

⁸⁰ Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*, p. 131.

⁸¹ Alvará de 12 de novembro de 1753. *Aprova e ratifica o contrato do rendimento da pesca das baleias do Rio de Janeiro, Ilhas de Santa Catarina, São Sebastião, Santos...*; Alvará de 07 de maio de 1774. *Aprova o contrato da pescaria das baleias das costas do Brasil*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

⁸² Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 241.

Ainda nos anos de 1755 e 1756, um conjunto de medidas emitidas em Lisboa, trazia mais incentivos ao transporte de madeiras desde a América portuguesa, não só pela Companhia de Geral de Comércio recentemente criada. Esse incentivo residia na extensão dos privilégios da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão aos negociantes particulares do Brasil que trouxessem madeira de todos os tipos e emprego para Lisboa e o Porto. Essa madeira destinava-se tanto à construção naval que crescia a largos passos com as reformas pombalinas, mas também, pontualmente, aos extensivos trabalhos de reconstrução e reformas efetuadas em Lisboa, após o devastador terremoto ocorrido no início de novembro.⁸³

Entretanto, são medidas que se mostraram duradouras, pois as frotas mercantes e de guerra não sobreviviam através dos navios das Companhias. A existência de um pedido endossado por Alvará,⁸⁴ dos negociantes do Porto, mostra esse instrumento da política pombalina de se manter uma marinha mercante exclusivamente lusitana, não se fiando apenas nas Companhias de Comércio criadas no Reinado de D. José I. O Alvará demonstra que não eram simples medidas administrativas ou burocráticas, pois os próprios comerciantes do Porto pediam a construção de duas fragatas para escoltar seus navios de comércio, conforme se lê: “Autoriza os negociantes do Porto a construir e manter duas fragatas para a escolta dos navios que navegam para a América conforme pedido...”⁸⁵

Lembrando aqui da anterior referência que fiz ao quadro de grande carência de madeiras em Portugal no século XVIII, a América portuguesa despontava como a grande fonte de suprimento de madeiras de forma abrangente, pois uma carência de madeiras era algo que estava longe de existir nesta parte do Império português, situação que se verificava também na quantidade de tipos de madeiras, de diferentes usos encontrados neste lado do Atlântico. O que era particularmente interessante na construção naval, por que a madeira utilizada para o casco do navio não era a mesma empregada nos mastros, nos conveses e assim por diante.⁸⁶

83 Decreto de 29 de novembro de 1755; Alvará com força de Lei de 22 de maio de 1756; Alvará com força de Lei de 10 de setembro de 1756 – *Define as condições em que a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão é isenta da Sisa nas madeiras que introduz no Reino, assim como os particulares cuja madeira se destine ao “gasto de suas obras”*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

84 Alvará de 24 de novembro de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

85 Alvará de 24 de novembro de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

86 O melhor estudo de um historiador acerca das madeiras encontradas no Brasil e sua utilização diversificada na construção naval está no trabalho de José Roberto do

Inseridas nas reformas pombalinas, encontro a usual preferência dada aos navios construídos no Brasil, pelos mesmos fatores que acabei de descrever no parágrafo anterior e por experiências pontuais anteriores.⁸⁷ Essa preferência foi reiterada mais de uma vez durante o Reinado de D. José I. Entretanto, a jurisdição relativa à utilização de navios construídos no Brasil durante o período pombalino, é mais antiga que o Alvará de três de novembro de 1757.⁸⁸ O Alvará em questão, na verdade de doze de novembro, simplesmente traz uma reafirmação de decisões do início do Reinado de D. José I.⁸⁹

Ao lado da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, vimos que foi criada a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, poucos anos depois. Era baseada na experiência tida no Estado do Grão-Pará e Maranhão, visando que os mesmos bons frutos fossem colhidos no Estado do Brasil.⁹⁰ Era destinada aos mesmos fins, conforme se lê nas citações de Charles Boxer, permeando este estudo.⁹¹

Portanto, incentivar um aumento expressivo da produção de diversos itens disponíveis na América portuguesa e mais que necessários à sobrevivência econômica do Reino, ao lado de uma frota mercante constituída por navios lusitanos fabricados no Reino ou no Brasil.

Outro aspecto importante era deixar essa produção de forma exclusiva nas mãos de súditos do Rei e não de estrangeiros, sobretudo comerciantes ingleses agindo em larga extensão no Reino, muitas vezes debaixo da contratação de portugueses para dar nome aos seus investimentos; ou Ordens religiosas instaladas em muitos países, além do Reino lusitano e que tinham o monopólio do comércio em territórios da América portuguesa, como era o caso exemplar dos jesuítas.⁹²

O objetivo era diminuir a dependência econômica da Inglaterra ou de qualquer outro elemento externo, estratégia empregada em larga escala na política do período pombalino.

A implacável diminuição das exportações inglesas para Portugal durante esse período foi

Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*.

87 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 65.

88 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 63.

89 Alvará de 12 de novembro de 1757 – *Declara o Regimento da Alfândega do Tabaco de 16/01/1751 e a Lei de 29/11/1753, sobre a preferência que deverão ter os navios construídos nos portos do Brasil na navegação para estes portos*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

90 Alvará de 13 de agosto de 1759, o documento traz, anexos, os Estatutos da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

91 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

92 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 194-95.

atribuída pelos membros das feitorias de Lisboa e do Porto mais às maquinações malignas de Pombal do que às causas econômicas mais enraizadas... Deu-se certa aparência de plausibilidade às afirmações dos comerciantes ingleses pelo fato de Pombal estar, sem dúvida, ansioso para restringir os enormes privilégios e a preponderância econômica deles. Desejoso de reduzir a importação de produtos manufaturados e de matérias-primas estrangeiras, especialmente com a queda da produção do ouro brasileiro depois de 1760, criou ou revitalizou diversas indústrias regionais e fundou companhias comerciais que tinham a proteção real. Cada uma delas tinha privilégios que lhes davam precedência sobre as feitorias inglesas em Lisboa e no Porto, quando e onde os respectivos interesses entrassem em conflito. Foram fundadas duas companhias com proteção real para monopolizar o comércio da região amazônica (Maranhão-Pará) e do Nordeste do Brasil (Pernambuco-Paraíba) e uma terceira, no Douro, para competir com os comerciantes ingleses de vinho.⁹³

Quanto aos navios, reitero, novamente a administração do Reinado de D. José I procurou o estabelecimento da construção naval portuguesa em larga escala para o crescimento gradual da Frota mercante portuguesa. Esses navios, como se pode ler em mais de um Alvará ou Decreto da legislação portuguesa,⁹⁴ podiam ser fabricados em Portugal ou na América portuguesa que já conquistava a preferência da administração lusitana.

Pernambuco (Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba), onde os navios eram carregados, em grande parte, com açúcar e madeiras para construção naval... Essa frota precisava ser aumentada, além de reparados os navios. O Governador de Pernambuco julgava... ser mais vantajosa a construção de um navio no Brasil, do que no norte da Europa. A partir de 1773, por exemplo, tem-se navio de razoável porte construído em Recife.⁹⁵

Esses incentivos à construção naval formaram, portanto, uma política de cunho padronizado para o Império Marítimo português, inserindo-os nas reformas pombalinas.⁹⁶ A importância de possuir uma Frota mercante exclusiva do Reino, pois era formada por navios portugueses ou advinda de uma concessão, no caso das Companhias Gerais de Comércio, mostrou sua relativa manutenção durante o Reinado de D. José I.⁹⁷ No período de governo de

93 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 194-95.

94 Decreto de 29 de novembro de 1755; Alvará com força de Lei de 22 de maio de 1756; Alvará com força de Lei de 10 de setembro de 1756; Alvará de 12 de novembro de 1757. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

95 Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*, p. 356.

96 Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. *In: História de Portugal*, p. 131.

97 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

D. Maria I, como já demonstrado em relação às Companhias de Comércio liquidadas, boa parte da frota mercante sofreu um forte abalo, não incluo aqui a Esquadra que veremos em detalhes no Capítulo seguinte. A validade das frotas de comércio das Companhias criadas nas reformas pombalinas mostrou-se de forma evidente na própria manutenção do exército mobilizado durante a Guerra peninsular entre Portugal e Espanha, em 1762:

Nesse ano, navios da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba transportaram para Portugal 12 mil arrobas de carne seca, destinada às tropas portuguesas. O suprimento de carne em Portugal, na época, provindo da Espanha, tinha sido suspenso devido à guerra. No ano seguinte, o rei de Portugal isentava de direitos todo tipo de carne transportada de Pernambuco para Lisboa, por navios da referida companhia que partiam, também, carregados com açúcar, pau-brasil e algodão.⁹⁸

Junto à criação das Companhias Gerais de Comércio exclusivo, o Reino lusitano deu luz a uma legislação destinada a conceder liberdade aos índios, para os do Grão-Pará e Maranhão inicialmente em 1755 e, para os indígenas do Estado do Brasil, em 1758.⁹⁹

Essas medidas conjugadas são muito importantes, pois eram fruto do estudo resultante, principalmente do irmão do marquês de Pombal, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, durante sua administração como Governador do Grão-Pará e Maranhão, quando havia notado em todos os empreendimentos econômicos jesuíticos, a utilização da mão-de-obra indígena.¹⁰⁰ Essa mão-de-obra era por demais necessária ao Estado português, sempre em busca de mais braços para conquistar seus objetivos políticos e econômicos nos Domínios Ultramarinos.

O método jesuítico, por sua vez era muito padronizado na utilização da mão-de-obra indígena e na exploração de seus diversos empreendimentos econômicos, desde as Missões no sul do Estado do Brasil, até as fazendas de gado na Ilha de Marajó e na extração dos produtos da floresta, as ricas e cobiçadas “drogas do sertão” no Estado do Grão-Pará.

Somente na ilha de Marajó os jesuítas administravam fazendas que continham mais de cem mil cabeças de gado e propriedades rurais produtoras de açúcar. Também comercializavam os frutos das expedições indígenas ao interior da floresta amazônica em busca de drogas nativas,

98 Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*, p. 367-68.

99 Lei de 06 de junho de 1755 – *Restitui aos índios do Grão-Pará e Maranhão a liberdade “das suas pessoas, bens e comércio”*; Alvará de 07 de junho de 1755; Alvará com força de Lei, de 08 de maio de 1758 – *Torna extensiva a todo o Estado do Brasil a liberdade concedida aos índios do Grão-Pará e Maranhão*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

100 Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na Era pombalina*. 3 v.

cravo, cacau e canela, que, transportados por frotas de canoas para o litoral do Atlântico, eram recolhidos aos armazéns dos colégios jesuítas. Ali esses produtos ficavam isentos de impostos e taxas alfandegárias...¹⁰¹

Portanto, antes mesmo da expulsão da Companhia de Jesus de todo o Império Marítimo português, o Ministério pombalino procurou encetar medidas que retirassem o grande controle político e econômico que os jesuítas acumulavam, bem como de qualquer estrangeiro que procurasse enriquecer à custa das possessões lusas, o que era completamente proibido de antemão. Essa situação era vista de maneira prejudicial à economia portuguesa e de seus Domínios Ultramarinos, sem mencionar o controle do Estado sobre suas possessões. Por extensão, alguns anos depois da medida relativa aos indígenas da América portuguesa, estendeu-se a igualdade de direitos aos indivíduos naturais da Ásia portuguesa.¹⁰²

Logicamente, essa jurisdição de cunho modernizador em vários aspectos, na verdade, reforçava o controle absoluto sobre todos os meios econômicos do Império lusitano, subentendendo-se a conexão entre a expulsão dos jesuítas e a criação das Companhias Gerais, criadas no Reino e no Ultramar, que gozavam de privilégios econômicos exclusivos.

Autoriza a transferência de dinheiro do Depósito Público para quaisquer das Companhias – Grão Pará e Maranhão, Agricultura das Vinhas do Alto Douro e Pernambuco e Paraíba.¹⁰³

Em relação aos indígenas dos Domínios de Leste e Oeste do Império Marítimo, procurava-se o necessário aumento de súditos presentes em cada possessão Ultramarina, algo extremamente valioso em caso de guerra para a Lusitânia, às voltas com a permanente “falta de braços”, sempre lembrada nos *Lusíadas*. Nota-se que era uma política combinada para livrar-se da situação de “pequeno aliado” atado inexoravelmente a qualquer decisão da Corte inglesa.¹⁰⁴ Essa estratégia de tornar-se soberano *de factum* foi uma busca incessante do novo regime português, através das reformas e da política levada a efeito no Reinado de D. José I.

Pombal partia da verificação desses dois aspectos: o enorme atraso do país e a subordinação à Grã-Bretanha. Contudo, não considerava unicamente os aspectos econômicos, como a sua

101 Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 58.

102 Alvará com força de Lei, de 02 de abril de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

103 Decreto de 10 de julho de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

104 Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 38.

própria prática política iria confirmar ao reformar a Universidade, ao retirar aos Jesuítas o monopólio do ensino e ao acabar com a ação do Santo Ofício.¹⁰⁵

As medidas tomadas em relação ao clero não se mantiveram isoladas na completa perseguição aos jesuítas que descrevemos, mas evidenciou-se em outras ações. Era notória em Portugal a presença da Inquisição, portanto, a importância desse tribunal eclesiástico não passou despercebida aos olhos do governo pombalino. Depois de ter sido bem sucedido na eliminação da Companhia de Jesus, o Reino buscou apoderar-se das instituições eclesiásticas presentes em Portugal, instituições abrangentes no território lusitano e que poderiam ser utilizadas apenas aos desígnios do Estado.¹⁰⁶

Claro que esta situação privilegiada da Igreja quanto ao controle social era vista com preocupação pela Coroa, que tentava atenuá-la de diversas formas. Uma delas era o beneplácito régio, instituído ainda durante a Época Medieval, que obrigava a que as “cartas de Roma” fossem sujeitas, antes da sua publicação, à aprovação régia (cf. as Ordenações Afonsinas, de 1446).¹⁰⁷

No que concerne à Inquisição, a política pombalina transformou-a num Tribunal dependente do Estado e não ligado diretamente à Santa Sé. Como se vê, ao contrário do que ocorria em países majoritariamente católicos, como Espanha e vários Estados da península itálica, Portugal passou a ter na sua Inquisição mais uma ferramenta voltada para as decisões políticas do Estado¹⁰⁸ e não da Igreja. Exemplo maior desse fato é a nomeação de um dos irmãos do marquês de Pombal, Paulo de Carvalho, como Cardeal Inquisidor Geral,¹⁰⁹ garantindo completo controle do Estado português sobre as decisões da Santa Inquisição.

Outra decisão de grande impacto e que era destinada a passar para as mãos do Estado mais um organismo de controle, foi a criação da Real Mesa Censória,¹¹⁰ retirando das mãos de religiosos enviados do Vaticano a censura de livros em Portugal. A Real Mesa Censória,

105 Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal (séc. XVI a XVIII)*, p. 110.

106 Alvará de 20 de maio de 1769 – *Determina que ao Conselho Geral do Santo Ofício se fale, escreva e requeira por Majestade*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

107 Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*, p. 126.

108 Alvará de 20 de maio de 1769. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

109 Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 80.

110 Lei de 05 de abril de 1768. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

dessa forma, tornou-se um instrumento de propaganda da política efetuada durante o ministério pombalino, além disso, passou a servir como um utilíssimo sistema de eliminação de publicações contrárias às reformas em curso, algo muito importante para o objetivo em si das ações políticas efetuadas no Reinado de D. José I.

Obviamente, toda essa política instaurada em Portugal, interferindo em instituições controladas pelo Vaticano gerou uma séria crise entre os dois Estados, levando a uma situação impensável no Portugal extremamente católico, quanto mais no Reinado de outrora, de D. João V. Essa séria crise resultou no rompimento de relações com o Vaticano, situação que perdurou por dez anos.¹¹¹

A luta com o papado foi uma conseqüência inevitável da expulsão dos jesuítas por Pombal. A ocasião para o rompimento com Roma, como sucedeu tantas vezes em casos de conflito régio e ultramontano, foi uma disputa sobre uma dispensa papal para o casamento de Dona Maria, princesa do Brasil e herdeira manifesta, com seu tio Dom Pedro, irmão do rei.¹¹²

Esse rompimento possibilitou desenvolver livremente as medidas descritas, ou mesmo, criou um espaço plausível para o livre estabelecimento do que foi executado, principalmente a expulsão de uma Ordem religiosa e a passagem dos importantes meios de controle e investigação para o Estado, o que se viu no estabelecimento da Real Mesa Censória.¹¹³

Na segunda metade do século XVIII, o quadro de um Império Marítimo necessitando manter suas inúmeras teias de comunicação entre a Corte e suas possessões, foi um dos fatores que por si só levariam ao projeto de amplas reformas que garantiriam não só a manutenção das comunicações, mas serviriam para reforçar o aspecto fundamental da defesa do Império Marítimo. Portanto, sobressaltando a sobrevivência de Portugal como um Império Marítimo, com muitas possessões ao redor do globo e não somente como um pequeno reino da Europa. A manutenção do Império Ultramarino, destacando-se esse fato na segunda metade do século XVIII com a própria América portuguesa, de imprescindível importância econômica, caracterizou-se como garantia de existência e sobrevivência do Reino lusitano.

Sem sombra de dúvida, a invasão napoleônica de Portugal em 1807 e a travessia

111 *Carta que de ordem de Sua Majestade escreveu o Secretário de Estado D. Luís da Cunha ao Cardeal Accaiolli para sair da Corte de Lisboa*; Decreto de 04 de agosto de 1760; Decreto de 23 de agosto de 1770. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

112 Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 99.

113 Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, p. 225. v. 4.

marítima da Dinastia dos Bragança, feita integralmente a bordo de seus navios de guerra, com o propósito de reinar em segurança em pleno solo da América portuguesa comprovou esse corolário anos depois da reforma naval do período pombalino.¹¹⁴ Um planejamento existente há mais de dois séculos, atentando-se para essa situação com o prior do Crato, em 1580, os escritos do padre Antônio Vieira em relação ao Rei D. João IV e, de D. Luís da Cunha, citando os mais importantes, já previa essa transferência em situação de emergência no futuro da Lusitânia européia.¹¹⁵

No período pombalino, essa mesma transferência do Rei para a América portuguesa foi cogitada durante a campanha européia de 1762:

... as medidas necessárias para a sua passagem para o Brasil, e defronte do seu Real Palácio se viram por muito tempo ancoradas as naus destinadas a conduzir com segurança um magnânimo soberano para outra parte de seu Império...¹¹⁶

Contudo, durante o Ministério pombalino, Belém, capital do Estado do Grão-Pará e Maranhão era o escolhido refúgio para a Corte lusitana, cidade que vinha recebendo inúmeros melhoramentos urbanos sob a supervisão do arquiteto italiano Landi.¹¹⁷

No resto da Europa continental, não havia esse refúgio seguro localizado fora da Europa, situação que concorreu para a queda da dinastia dinamarquesa, piemontesa e napolitana na época das guerras napoleônicas, nem mesmo o grande Império marítimo espanhol serviu de refúgio para seu rei. Mas ainda há outros fatores que merecem menção, pois o conjunto de reformas pombalinas tinha, dentre outras inspirações, o intuito de tirar Portugal do torpor em que se encontrava desde o final da União Ibérica, ou mesmo, desde o fim de sua independência dinástica em 1580, em seguida ao desastre de D. Sebastião na batalha de Alcácer Quibir, no norte da África, episódio que terminou com o grande reino de navegadores e descobridores de paragens ignotas localizadas à volta do globo.¹¹⁸

As reformas pombalinas engendraram medidas modernizadoras dentro do sistema do Antigo Regime lusitano, buscando retirar Portugal do estado de lenta e pronunciada

¹¹⁴ Cf. Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: a transferência da Corte portuguesa para o Brasil*.

¹¹⁵ Lilia Moritz Schwarcz. *In: A vinda da Família Real portuguesa para o Brasil*, p. 35.

¹¹⁶ D. Rodrigo de Sousa Coutinho, conde de Linhares. *In: A vinda da Família Real portuguesa para o Brasil*, p. 35.

¹¹⁷ Cf. Riccardo Fontana. *As obras dos engenheiros militares Galluzzi e Sambuceti e do arquiteto Landi no Brasil colonial do séc. XVIII*.

¹¹⁸ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

decadência econômica.

... toda uma época decisiva na história lusa, pois em diversos sentidos se trata de um período que foi uma espécie de divisor de águas entre duas épocas da história portuguesa.¹¹⁹

O incentivo a manufaturas e empreitadas comerciais que garantissem mais autonomia para Portugal, na época, dependente da Inglaterra em vários sentidos; as Companhias Gerais de Comércio com rendas exclusivas foram uma forma de livrar-se dessa dependência, trato aqui dos objetivos iniciais e não dos resultados obtidos.

As reformas pombalinas, ainda procuravam buscar soluções para preservar a coesão do Império face aos perigos externos representados pelas outras nações marítimas que ameaçavam Portugal, como França e Espanha, sabidamente cobiçosas do território da América portuguesa, não deixando também de incluir a própria Inglaterra que era uma das ameaças imaginadas pelo marquês de Pombal que havia sido um dos diplomatas portugueses estacionados em Londres, situação que não poderia ser melhor para observar a grande capacidade da marinha britânica ancorada às margens do Tâmis.¹²⁰ As medidas de manutenção de terras distantes umas das outras, logicamente, englobavam os mecanismos de defesa do Império Ultramarino, forças de mar e de terra.

Entretanto, a defesa do Império Ultramarino face às muitas ameaças externas visíveis no século XVIII, englobando-se aqui, tanto Portugal como os diversos domínios sob ataque ou ameaça de invasão, mostra-se como uma das principais razões da reforma naval ora estudada. Para consubstanciar uma reforma naval, Portugal já contava desde o Reinado de D. João V, com a criação do Ministério de Negócios da Marinha e Ultramar. O mais importante nesse contexto é que esse Ministério trazia junto a criação da Secretaria de Estado de Marinha,¹²¹ o que deixava nas mãos do Reino o financiamento de uma Esquadra e seus estaleiros e, não mais nas mãos de fidalgos e nobres, a iniciativa privada existente no Reino e nos territórios ultramarinos.¹²²

Contudo, no Reinado de D. João V, a criação desse Ministério e da Secretaria a ele ligada, acabou sendo mais uma medida administrativa que um evento palpável. Somente no

119 Francisco J. Calazans Falcon. *In: João Lúcio de Azevedo. O Marquês de Pombal e a sua época.*

120 Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 6.

121 Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*, p. 33.

122 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 134.

Reinado de D. José I e a dinâmica desenvolvida nesse período, completamente diferente do Reinado anterior,¹²³ é que a Secretaria de Marinha, debaixo do grande Ministério a que estava agregada adentrou uma fase de completa reformulação, pois o próprio Estado português, durante o período pombalino iniciava uma completa reestruturação, conforme lemos em Antônio Manuel Hespanha:

Tudo isto estava abundante e solidamente sedimentado na teoria política que, **até o pombalismo**, não cessou de repetir os tópicos corporativos, descrevendo o poder real como um poder limitado, a constituição como o produto indisponível da tradição, o governo como a manutenção dos equilíbrios estabelecidos... Nestes termos, todos os acenos da teoria política moderna para um governo baseado na vontade, nomeadamente na vontade arbitrária do rei, eram em geral e enfaticamente rejeitados.¹²⁴

Como se subentende, o período pombalino sacramentou a mudança nas decisões políticas lusitanas, e essas decisões eram de grande relevância para a defesa de todo o Império Ultramarino das diversas ameaças existentes. Mas, para se descrever cada ameaça externa já existente à época, ou simplesmente latente ao Império Marítimo português, torna-se necessário separá-las por cada nação vislumbrada pelo Conselho de Estado desde o início do Reinado de D. José I para se ter uma melhor visão da necessidade de defesa do Império lusitano.¹²⁵

A Espanha, refazendo-se da perda da influência direta no trono de Portugal em 1640, constituiu-se uma fonte de problemas bélicos desde então. A invasão do território português era a mais próxima. Contudo, na América portuguesa os enfrentamentos mostravam-se mais correntes e sucedâneos do completo esfacelamento das antigas fronteiras limitadas pelos tratados dos séculos XV e XVI, agora uma simples lembrança perdida no passado dos reinos ibéricos.¹²⁶

De início, em 1680, Portugal lançou-se ao estabelecimento de um importante entreposto nas margens do Prata, a Colônia do Sacramento. Era uma colocação ousada, em pleno território espanhol, mas a visualização do lucro que podia ser obtido com essa posição

123 Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal* (séc. XVI a XVIII); Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*; Oliveira Marques. *História de Portugal*, v. II; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na Administração Pombalina*;

124 Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*, p. 129.

125 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

126 Gustavo Barroso. *História Militar do Brasil*, p. 11-25.

mostrava-se excelente. A Colônia do Sacramento, portanto, mostrou-se um dos principais problemas para a defesa do Império Ultramarino português na parte sul da América portuguesa, sofrendo invasões desde 1681. Ao lado dessa empreitada, Portugal dirigia-se cada vez mais para o sul, criando vilas na região de Santa Catarina e fazendo o mesmo na Capitania do Rio Grande de São Pedro, criada de forma autônoma em 1738. Todo esse movimento trazia consigo grande número de famílias transferidas de Portugal ou das ilhas do Atlântico norte, uma política de povoamento de grande extensão promovida pela Coroa lusitana. Sem dúvida, esse movimento luso-brasileiro em direção ao sul, à bacia do Prata era uma das maiores preocupações do Reino espanhol, gerando inúmeras invasões dos territórios ocupados por luso-brasileiros.¹²⁷

Essas invasões, normalmente resolviam-se após longas discussões envolvendo Tratados entre as duas Coroas Ibéricas. Em 1750, ao alcançar o trono, D. José I tinha em mãos um Tratado recente, o Tratado de Madri. Foi um Tratado elaborado no Reinado de D. João V, discutido sob grande cuidado em primeiro plano sob a ótica do paulista, nascido em Santos, Alexandre de Gusmão.¹²⁸ Neste Tratado, Portugal abria mão da Colônia do Sacramento, em troca do território das Sete Missões que passaria ao Rio Grande de São Pedro. Era algo que trazia certa tranquilidade momentânea entre Portugal e Espanha que aliaram-se para conquistar os territórios missioneiros, de 1754 a 1756, uma situação inédita desde a ascensão dos Bragança ao trono de Lisboa.

Mas isso durou muito pouco, pois em 1761, o rei espanhol D. Carlos III, um legítimo integrante da Casa dos Bourbon, já encontrava-se na chamada “aliança dos Bourbon”, pacto militar que envolvia, além desse pacto familiar de Espanha e França, a Áustria, Rússia e Suécia com o intuito de enfrentar a Inglaterra e a Prússia, durante a Guerra dos Sete Anos. Essa mudança de situação na Europa fez o recente Tratado de Madri deixar de ser considerado válido para as questões territoriais concernentes à América portuguesa e os domínios espanhóis fronteiriços.

Portugal que, procurou sabiamente a neutralidade desde o verdadeiro início da Guerra dos Sete Anos, viu-se rapidamente perdido, enfrentando uma invasão de seu território europeu em 1762¹²⁹ e uma série de invasões na América portuguesa. A invasão de seu território

¹²⁷ Helen Osório. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*, p. 83.

¹²⁸ Jaime Cortesão. *O Tratado de Madri*, Tomo I et II.

¹²⁹ Decreto de 18 de maio de 1762 – *Declara o estado de guerra contra a França e Espanha...* Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

continental colocou frente a frente, dois exércitos que estavam em visível obsolescência material e tática, se comparados aos exércitos da França, Prússia, Áustria e Inglaterra que combatiam desesperadamente desde 1756. Os sucessos prussianos do exército de Frederico II, conduziram Portugal ao contrato com vários generais e oficiais germânicos, o principal deles, o conde de Schaumburg-Lippe.¹³⁰

O trecho abaixo trata dessa guerra fronteiriça entre os dois Reinos Ibéricos, perdendo o texto vibrante do autor lusitano, temos aqui um fato já comentado, a reforma militar (terrestre) nascendo em meio ao início dos combates, situação que não se aplicou à reforma naval que foi anterior no conjunto das reformas pombalinas, fato que descreverei à exaustão com o apoio das fontes estudadas, principalmente no próximo capítulo.

Mas o estado em que a guerra viera achar o exército fez reconsiderar o marquês (Pombal) sobre o valor de um bom exército e a necessidade da sua eficiência para afirmar perante outras potências a existência real da nação. A breve campanha de 1762 demonstrara, de resto, que o português não perdera ainda as suas qualidades militares e, quando bem instruído, enquadrado e comandado, dava um soldado admirável. De sorte que Pombal tratou de reorganizar o exército à prussiana sob a direção técnica de Lippe (conde).¹³¹

Isso, sem contar um maior objetivo estratégico visado por dois Impérios Marítimos que estavam sendo derrotados pelas ofensivas navais do Império Marítimo britânico:

Ao entrar em cena, a Espanha não foi mais feliz que a sua aliada França. Os ingleses tomaram-lhe logo Havana e Manila. Então a Espanha e a França resolveram coagir Portugal a entrar na guerra, para privar a Inglaterra de bases navais no Atlântico. Mas como toda a política externa de Portugal girava em torno da antiga aliança inglesa, Pombal repeliu a intimação, apelando para a Inglaterra e tratando logo de organizar o exército português nos moldes dos melhores exércitos de então.¹³²

A invasão de Portugal foi rápida e sem ganhos evidentes para a Espanha, pois houve grande mobilização para reconquista do território invadido, sem contar que os espanhóis não puderam auxiliar seu exército por meio de grandes desembarques no litoral, pois a costa

130 Carta de Patente de 10 de julho de 1762 – *Nomeia o Conde de Lippe Marechal General dos Exércitos do Reino*; Alvará de 25 de janeiro de 1763 – *Estabelece o tratamento de “Alteza” ao Conde de Lippe*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

131 Carlos Selvagem. *Portugal Militar*, p. 480.

132 Carlos Selvagem. *Portugal Militar*, p. 472.

portuguesa, além de suas naus de guerra, recebeu o auxílio de uma flotilha britânica. Toda a guerra no teatro de operações europeu, entre os dois Reinos Ibéricos, logo terminou pelo início das conversações de paz que levariam ao Tratado final em 1763.¹³³

Mas, essa paz só foi realmente eficaz na fronteira européia de Portugal e Espanha. No Estado do Brasil e no Estado do Grão-Pará, os embates desenrolados pela Guerra dos Sete Anos foram muito mais ferozes e duradouros. Como descrito sobre a situação instável da Colônia do Sacramento que não tinha sido abandonada por seus habitantes de origem luso-brasileira, deu-se início por parte da Espanha de um gigantesco ataque visando tanto a posse real da valiosa praça da Colônia como a invasão efetiva da Capitania do Rio Grande, objetivo levado a cabo por força de mais de três mil homens sob o comando do decidido e enérgico Governador de Buenos Aires, D. Pedro de Cevallos, um comandante militar que mostrou-se de grande valor para D. Carlos III e sua política voltada para o domínio dos territórios ocupados por portugueses no sul do Estado do Brasil.

...em 1762, Pedro Cevallos... julgou-se no dever de eliminar o enclave português (Colônia do Sacramento). Atacou e venceu, instalando-se. No janeiro seguinte, esquadra luso-britânica tentou, sem êxito, a retomada. Os acordos diplomáticos de Fontainebleau e de Paris atribuíram a Colônia à Espanha, porém o tratado seguinte, o de Paris (1763), devolveu-a a Portugal.¹³⁴

Nota-se a rapidez com que os espanhóis lançaram-se à reconquista de seus antigos territórios, porque assim de fato os julgavam, desprezando nesse período aqui estudado, qualquer tipo de ocupação lusitana. Para enfrentá-los à altura, D. José I deveria ter uma força naval de respeito para comboiar e auxiliar tropas lusitanas entre seus diversos territórios, praticamente sem comunicações rápidas por terra. Sendo senhor da Colônia do Sacramento em 1762, o Governador Pedro Cevallos, continuou com seu plano estratégico de ofensiva sobre as terras sulinas ocupadas por luso-brasileiros. D. Pedro de Cevallos investiu no ano seguinte, portanto, sobre as terras do Rio Grande:

Em março do ano seguinte (1763), à testa de quase seis mil homens apoiados por vinte canhões e quatro morteiros, invadiu o RS, defrontando o fortim de Santa Tereza, entre Maldonado e a vila do Rio Grande. O defensor, o veterano e provado cel. (coronel) Tomás Osório, afetado por

133 Decreto de 25 de março de 1763 – *Determina que cessem os atos de hostilidade contra as pessoas e bens dos súditos franceses e espanhóis, em virtude de ter sido assinado o Tratado de Paz em Paris, em 10/2/1763*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

134 Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*, p. 104.

deserções e carências, rendeu-se, pelo que seria julgado e enforcado em Portugal. Cevallos prosseguiu a ofensiva, tomando o forte de São Miguel (23. 4) e enviando coluna de quinhentos soldados contra Rio Grande, posseada no dia seguinte.¹³⁵

D. Pedro de Cevallos, após os diversos entendimentos diplomáticos que tomaram curso entre as duas Cortes na Europa, devolveu parte dos territórios, mas manteve a vila do Rio Grande, ponto importante e vital para a continuidade das hostilidades coloniais, fato que se desenvolveu em pouco tempo com mais ofensivas de grande porte.

Isso é um ponto de primeira ordem nas decisões da Corte de Lisboa, visando a navegação e a defesa de sua possessão ultramarina. Portugal necessitava, cada vez mais de uma Esquadra pronta para agir nesses longínquos domínios, além da força de navios de transporte, pois era justamente o que a Espanha trazia ao contexto do Atlântico sul; o volume de ataques, consubstanciados pela enormidade de recursos deslocados para as ofensivas direcionadas à América portuguesa, em se tratando de frotas com muitos navios de guerra, soldados vindos de regimentos da Espanha e suprimentos de toda sorte para manter esse enorme dispositivo, novamente com grande número de navios para transportar o contingente e o material utilizado.

As ofensivas ao sul da América portuguesa, sem mencionarmos as outras partes da fronteira que também receberam ataques de reconquista semelhantes, mostrou ao Ministério do Rei D. José I, capitaneado por Pombal que a ameaça era real, pois mesmo após o Tratado de Paris que trouxe paz à Europa após sete anos de uma guerra sangrenta, nada era semelhante nas fronteiras da América portuguesa. A Guerra dos Sete Anos, de fato, espalhou-se além dos países europeus, nas Américas e no subcontinente indiano, já que era o confronto entre Impérios Marítimos.¹³⁶

Outro aspecto de grande interesse para o escopo deste estudo, é que as invasões espanholas do sul do Estado do Brasil e as contra-ofensivas portuguesas mantiveram-se ao longo da segunda metade do século XVIII, não importando a situação tranqüila que reinasse na Europa. Portanto, apenas com meios navais suficientes, a Corte de Lisboa poderia enfrentar a situação de conflitos reinante ao longo de tantos anos em seus domínios distantes e de extrema importância para a integridade do território da América portuguesa. A ameaça ininterrupta dos espanhóis, portanto, era um dos objetivos que Portugal tinha de analisar com

135 Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*, p. 112.

136 Adrian Gilbert. *Enciclopédia das Guerras: conflitos mundiais através dos tempos*, p. 110-23.

muito cuidado e enfrentar ao longo do setecentismo.

Além da invasão da Colônia do Sacramento e do território do Rio Grande de São Pedro, reiniciado de forma ostensiva durante a Guerra dos Sete Anos, houve uma invasão similar no território do Guaporé, utilizamos o livro de Hernâni Donato como obra interessante para reconstituir guerras esquecidas na cultura brasileira atual:

Tendo o acordo de El Pardo (1761) anulado os efeitos do Tratado de Madri (1750), espanhóis do Peru avançaram sobre o Guaporé, reassumindo a posse dos territórios das antigas missões jesuíticas de Santa Rosa e de Iturez de Moxos. O Governador português, Antônio Rolim de Moura, iniciou em 1763 a ofensiva pela retomada, concluída em 1766 no governo de João Pedro da Câmara.¹³⁷

O caso da invasão do território do Guaporé é um bom exemplo para mostrar que nas fronteiras coloniais de Portugal e Espanha, a guerra continuou franca, sem demonstrar-se qualquer preocupação com o Tratado de Paris. Na Europa, tínhamos um cenário bastante amigável entre as duas Coroas, demonstrando que a política Ibérica seguia uma tendência mais pacífica na Europa e nas colônias, mais voltada para o fortalecimento da defesa dos territórios e, mais ainda do aumento desses territórios:

O *rapprochement* entre Madri e Lisboa foi favorecido pela reação solidária de Pombal à rebelião de Madri em 1766 que abalara o regime de Carlos III: as chamadas revoltas Squillace contra os ministros italianos do rei. Pombal viu aí uma semelhança notável com as tramas contra os seus próprios programas de reforma. Fechou as fronteiras e ofereceu tropas portuguesas a Carlos III para reprimir os distúrbios. A subsequente expulsão dos jesuítas da Espanha, sob o pretexto de que eram os responsáveis pelo levante, também levou Pombal a uma aliança antijesuítica *de facto* com os monarcas católicos europeus. Pombal, entretanto, não era contrário a aproveitar-se das dificuldades da Espanha e aconselhou o vice-rei do Brasil, o conde da Cunha, a tirar todas as vantagens possíveis da situação.¹³⁸

A invasão do território do Guaporé não foi o único grande enfrentamento entre forças espanholas e luso-brasileiras na fronteira do Oeste da América portuguesa, durante o Reinado de José I. Como se vê, o período das nomeadas reformas pombalinas, tinha enfrentamentos militares suficientes para dar ensejo a uma grande reforma naval. O enfrentamento de que tratamos baseou-se na posse de uma colônia de povoamento, apoiada por um forte, chamado,

137 Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*, p. 112.

138 Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 122-23.

na época, de presídio. Essa colônia, localizada às barbas dos espanhóis do Paraguai, foi criada pelo Governador da Capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, mais conhecido como o Morgado de Mateus.¹³⁹ Um general que trazia uma excelente folha de serviços na Guerra peninsular de 1762 e que veio ao Brasil com a missão de restaurar o antigo governo autônomo na Capitania de São Paulo, em consonância com a transferência do Vice-Reinado para o Rio de Janeiro, dois anos antes. Essas medidas enquadraram-se nas reformas administrativas do Ministério pombalino e demonstravam a importância direcionada ao sul da América portuguesa.

Quanto ao presídio localizado no Iguatemi, desde 1767 com grande incentivo do Governador Morgado de Mateus, seguindo as diretrizes enviadas por Pombal em suas cartas e o sangue dos habitantes da Capitania, pois ficou conhecido como o “cemitério dos paulistas” só se manteve por dez anos, pois caiu como muitos outros pontos da América portuguesa com o fim do Reinado de D. José I em 1777 e a conseqüente retirada de Pombal à frente do Ministério.¹⁴⁰ Entretanto, não tratarei da ofensiva espanhola de 1777 contra pontos-chave do Estado do Brasil, porque esse avanço foi dado, na maior parte, no momento de perda de poder do Marquês de Pombal, após a morte do monarca D. José I, resultando no Tratado de Santo Ildefonso, totalmente contrário aos anseios lusitanos, deixando-o sem boa parte de seus domínios ultramarinos na América portuguesa, conquistados e defendidos com tanto vigor no Reinado de D. José I. Portanto, não se encaixando nos limites deste capítulo que trata das reformas pombalinas.

A grande ofensiva espanhola, o mais importante de tudo aqui, o ataque visando Santa Catarina com uma frota espanhola de incriveis proporções para o Atlântico Sul, será vista nos capítulos adiante, já que é de fundamental importância quando tratamos de razões de continuidade e incentivo da reforma naval em Portugal, após o período das reformas pombalinas.

O que nos interessa aqui é a continuidade dos combates envolvendo o Rio Grande de São Pedro. Como resultado dos bons resultados obtidos por D. Pedro de Cevallos, outro Governador de Buenos Aires, Vertiz y Salcedo, partiu para nova ofensiva:

139 Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765/1775)*; *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, v. 5, 6, 7, 8, 9 e 10; Synesio Sampaio Goes Filho. *Navegantes, bandeirantes e diplomatas: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil*. Obras e manuscritos publicados de grande interesse para o estudo desse período e do governo do Morgado de Mateus.

140 Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765/1775)*.

Em novembro de 1773, toda a força portuguesa disponível no RS somava 712 homens... Contra ela investiu Juan José de Vertiz y Salcedo, governador de Buenos Aires, sob o pretexto de regular a presença lusa à beira do Rio Camaquã, margem norte do canal do Rio Grande... A reação luso-brasileira foi ativa e vitoriosa... os choques de Piqueri e Tabatingaí sustaram a marcha do destacamento do próprio Salcedo (ele havia dividido suas forças). Sem qualquer sucesso, em fins de janeiro de 1774, ele abandonou o RS para onde levara quase 3.000 homens.¹⁴¹

Essa investida de Juan José de Vertiz y Salcedo, mostrou um primeiro revés de enormes proporções para os espanhóis que queriam o sul da América portuguesa. Essa vitória obtida em 1774, de um pequeno contingente derrotando uma força mais numerosa, preparou o caminho para uma contra-ofensiva imediata, fruto totalmente obtido das reformas pombalinas visando, nesse caso, a manutenção e defesa dos domínios ultramarinos. Dessa forma, através das reformas militar e naval, Portugal podia enviar ao sul do Estado do Brasil, uma força militar de contingente igual ou maior que o da Espanha, sempre mais forte nos últimos embates, em matéria de número de navios e quantidade de soldados envolvidos.

A campanha de reconquista do Rio Grande de São Pedro, iniciada pelos luso-brasileiros, após a retirada do Governador Vertiz y Salcedo, mostra esse quadro em muitos detalhes. Para o comando de todas as forças, encontrava-se no próprio teatro de operações o general João Henrique Böhm, comandante muito destacado durante a reforma militar iniciada na Guerra peninsular de 1762. O efetivo que esse general pôde alinhar para empregá-los em combate com os espanhóis, constituiu-se no maior número de soldados baseados no Estado do Brasil, reunidos durante todo o século XVIII. Eram mais de seis mil soldados, atentar para as diferentes origens dos integrantes do contingente, na nota abaixo.¹⁴² As forças combinadas de

141 Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*, p. 113.

142 Cf E. F. de Souza Docca. *História do Rio Grande do Sul: Regimentos portugueses estacionados no Brasil, com respectivo efetivo ao lado:*

Regimento de Moura - 679 homens;

Regimento de Bragança - 661;

Regimento de Entremoz - 627.

Tropas de diversas Capitanias do Brasil:

Primeiro Regimento do Rio de Janeiro – 791 homens;

Artilharia do Rio de Janeiro e cavalaria auxiliar – 615;

Aventureiros de Laguna e do Rio Grande – 554;

Infantaria de São Paulo – 813;

Legião de São Paulo (infantaria, cavalaria e artilharia) – 1012;

terra e navais completaram a reconquista do Rio Grande em abril de 1776, com a tomada do forte de Santa Tecla, das Missões e da vila do Rio Grande. A completa retomada do Rio Grande pelas forças comandadas pelo general Böhm, causou tanto impacto no reino espanhol que a medida tomada pela Corte de Madri para tentar resolver as últimas derrotas do Governo de Buenos Aires, foi a criação do Vice-Reinado do Prata, em agosto de 1776. Outra medida de sabedoria foi a indicação de D. Pedro de Cevallos para o recém instalado Vice-Reinado, general que logo surpreenderia os portugueses numa rápida campanha no ano seguinte.

Na flotilha, empregada na retomada da vila de Rio Grande, existem fatos de primeira importância para a análise da reforma naval. Na força reunida, tínhamos diversos navios de guerra portugueses, construídos durante o período pombalino e acompanhados de navios auxiliares. No comando geral dessa força naval encontrava-se um oficial britânico, o irlandês William Mac Douall, contratado pelo governo português, bem como outros oficiais britânicos que tripulavam parte dos navios portugueses.¹⁴³ O emprego de força naval de expressão relativa para emprego nessa campanha, constitui-se num fato de análise importante, já que é a demonstração em situação real dos avanços obtidos com a reforma naval, constituindo-se em parte integrante das reformas pombalinas. Portanto, será objeto de descrição mais detalhada no próximo Capítulo, concernente à reforma naval pombalina.

Essas ofensivas do Reino de Castela, além das outras ameaças tidas como mais tenebrosas dos Reinos europeus descritos acima, notoriamente a França e seus anseios de estabelecimento permanente na América portuguesa; constituíram-se como parte importante das razões da grande reformulação da administração da América portuguesa durante o Reinado de D. José I e, assim, imerso profundamente na política de reformas de que tratamos.

Em 1763, tendo em vista plano semelhante desenvolvido pela Corte de Luís XV,¹⁴⁴ que só não se consumou pela Paz de Paris, Portugal transferiu o Vice-Reinado/Governo-Geral (denominação dependendo da época e do Governador enviado para o Estado do Brasil) da cidade de Salvador, onde se encontrava desde sua instalação, para a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com o conde da Cunha como primeiro Vice-Rei enviado ao Rio de Janeiro. O conde da Cunha era, como o Morgado de Mateus, um general que havia se distinguido na

Dragões do Rio Grande – 380;

Legionários do Rio Grande – 585.

Total: 6717 oficiais e soldados.

¹⁴³ Abeillard Barreto. *In: História Naval Brasileira*, p. 316. v. II.

¹⁴⁴ Maria Fernanda Bicalho. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 75.

campanha peninsular de 1762. Nesta transferência ficou pautada a elevação de forma categórica para Vice-Reino, elevando, de imediato, o status do principal administrador luso em terras do Estado do Brasil, preocupação importante verificada nas medidas de Estado pombalinas.

Essa grande medida administrativa colocou o Governador português de maior hierarquia dentre os demais, num local mais apropriado para tratar dos meios econômicos do Estado do Brasil, próximo da Capitania das Minas Gerais, onde se encontrava a maior produção de ouro, sem contar das minas de diamantes; eram, sem dúvida alguma, meios inestimáveis para a sobrevivência econômica de Portugal de forma independente, em meio a uma nova conjuntura política que vinha se delineando na Europa. Tratando da defesa do Estado do Brasil, a transferência para o Rio de Janeiro era óbvia, principalmente se lembrarmos dos ataques navais franceses desferidos contra a Baía de Guanabara e até mesmo, os ataques planejados, mas de maior ambição e total ameaça para o futuro do controle lusitano sobre boa parte da América portuguesa; parte mais importante para o sustento econômico de Portugal a partir do século XVIII. A transferência do Vice-Reinado para a Baía da Guanabara não foi gesto simples e desvalido de acompanhamentos administrativos e estratégicos de monta para o controle do Estado do Brasil.

É só lembrar da restituição da autonomia administrativa da Capitania de São Paulo em 1765, com o Governador Morgado de Mateus, ao lado de tantas medidas administrativas, fiscais e militares que em pouco tempo foram tomadas pelo Ministério de D. José tendo a frente Pombal. É interessante citar ainda o grande reforço militar, de grandes proporções para a época, enviado ao Brasil, pois de Portugal foram transferidos para o Rio de Janeiro, três Regimentos de primeira linha (Regimento de Moura, Regimento de Bragança e o de Estremoz), totalizando quase dois mil homens que tomaram parte na reconquista do Rio Grande, somados a um efetivo de comando resultante da reforma militar terrestre, trazendo um número considerável de engenheiros militares lusos ou contratados (tinham a missão de modernizar todo o sistema de castrametação, ou melhor, construção e modernização de fortes e fortalezas da Baía de Guanabara com o objetivo de torná-la mais eficazmente protegida durante um ataque naval, sem contar fortes ao redor da América portuguesa) e generais estrangeiros ou portugueses, partícipes da reforma militar comandada pelo Conde de Lippe, lembrar aqui do general João Henrique Böhm na reconquista do Rio Grande, na campanha descrita mais acima.¹⁴⁵

¹⁴⁵ Gustavo Barroso. *História Militar do Brasil*, p. 23.

Após as campanhas que tomaram curso na Europa e mais longamente na América portuguesa, entre a Corte lusitana e a espanhola, é necessário proceder a uma análise da outra ameaça evidente ao Império Marítimo português, trata-se da Corte francesa. Entretanto, a França, além da situação de beligerância envolvendo a Guerra dos Sete Anos e o “pacto familiar” dos reis da casa de Bourbon, mais motivos de preocupação existiam para o Ministério português chefiado pelo marquês de Pombal. Um dos motivos da mais séria preocupação para os portugueses, e estamos tratando aqui da visão que os mesmos tinham à época, residia na longa cobiça dos franceses em relação aos Domínios da América portuguesa.

Logo em seguida ao Descobrimento formal do Brasil, a costa pertencente aos portugueses¹⁴⁶ passou a receber visitas constantes de navios franceses em busca do primeiro produto que valia uma travessia do Atlântico para uma rápida exploração econômica, a madeira do pau-brasil. De imediato, essas travessias de navios franceses geraram inúmeros atritos, escaramuças e combates navais ao longo da costa e do Atlântico. Certamente, não se podia atribuir todos os navios a piratas, muito longe disso, devido a resposta dada pelo rei Francisco I ao monarca português da Dinastia de Avis, ao não aceitar o Tratado de Tordesilhas e perguntando quando Deus havia demarcado a Terra para os dois Reinos Ibéricos.¹⁴⁷

É necessário perceber que o comportamento dos franceses já ameaçava o Império Marítimo português, tanto seus recentes Domínios recém instalados nas terras do Brasil, como a importante rota de travessia dos navios portugueses pelo Atlântico, incluídos aqui os que buscavam ou estavam retornando das possessões asiáticas, mais importantes ao longo do século XVI. Contudo, a maior ameaça que os franceses apresentaram ao longo dos séculos para a Corte lusitana, foi representada por seguidas tentativas de instalar-se na América portuguesa. Essas tentativas de colonização exigiram grande envio de recursos de Portugal e mobilização de portugueses e tribos indígenas aliadas. Claro que acabamos de mencionar de forma sucinta a tentativa de estabelecimento francês na Baía da Guanabara, a França Antártica, no século XVI; e a França Equinocial, localizada no Maranhão no século XVII.

Entretanto, só foram citados os mais conhecidos, lembrando apenas que não foram casos isolados de tentativas de colonização de pontos da América portuguesa. Junto das

146 Interessante lembrar que dos Tratados de Limites durante o período intenso de descobrimentos, o mais longo deles sendo o de Tordesilhas, tratava-se de conversações diplomáticas entre as duas Coroas católicas da península Ibérica, recebendo o aval do Vaticano. Portanto, a França e a Inglaterra encontravam-se fora das novas descobertas, segundo acreditavam a Corte lusitana e espanhola, situação que trouxe invasões, saques e pilhagens desde o início do século XVI.

147 Paulo Knauss in: *Brasil-França: Relações históricas no período colonial*, p. 118.

intrusões verificadas, também foram de particular desgaste as colônias de exploração de recursos ocorridas ao longo do sistema fluvial do Maranhão e Grão-Pará, ou situando melhor, do rio Amazonas e regiões fronteiriças, duramente combatidas durante o século XVII. Nesse caso, junto dos franceses buscando as “drogas do sertão”, também se encontravam estabelecimentos ingleses e holandeses.

Mas, aproximando-nos do século XVIII, mais importante para as razões de um fortalecimento dos meios navais durante as reformas pombalinas; essa série de problemas verificados com missões enviadas pela Corte francesa não terminou de forma alguma, pelo contrário, ganharam um caráter mais ameaçador, primeiro pelo estabelecimento francês no que é o atual território da Guiana Francesa em face do atual Amapá. Esse estabelecimento criou uma fronteira definida pelo Tratado de Utrecht, em 1713, com o Estado do Grão-Pará e Maranhão, trazendo um possível local de apoio a uma invasão ou apoio a uma flotilha com missão de atacar outros pontos da costa da América portuguesa.

Anos mais tarde, o Governador do Grão-Pará e Maranhão, dotado de uma visão de extremo cuidado com o território da América portuguesa escreveu¹⁴⁸ para Lisboa relatando sobre um possível ataque aos Domínios portugueses a partir de Caiena. Contudo, Mendonça Furtado, expôs os planos de mais uma nação que procurava estabelecer-se em territórios na costa da América do Sul:

... a 10 de novembro de 1752... essa lamuriante conjuntura continuava a atormentar a Amazônia. E agora com maior perigo, a ponto de levar Mendonça Furtado a informar a Diogo de Mendonça Corte Real (então ministro da Marinha e Negócios Ultramarinos), que corria em Caiena a alarmante notícia do plano da Prússia de fundar na América um estabelecimento. Impunha-se, por isso, fortificar a guarnição de Macapá, “porque, segundo o governador, não suceda escorregarem para o Sul e virem fazer alguma violência nas nossas terras. Porém este Estado (Grão-Pará) se acha mal e não me fica outro meio mais do que dar esta notícia a V.Excia.”¹⁴⁹

A situação com a França, no entanto, agravou-se para o Reino português, logo no início do século XVIII. A Europa, arrastando-se na longa Guerra de Sucessão da Espanha

148 Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na era pombalina*. 3 v. Traz a importante correspondência do meio irmão de Pombal, Francisco de Mendonça Furtado, de 1751 a 1759, quando este esteve à frente do Governo do Estado do Grão-Pará e Maranhão..

149 Gilberto Paim. *A Amazônia de Pombal sob ameaça*, p. 60-70.

(1702/1714), tinha na Corte de Luís XIV e na sua potente frota de corsários¹⁵⁰ uma severa fonte de problemas para toda a costa da América portuguesa e suas rotas de navegação do Atlântico, Carreiras do Brasil e da Índia.

Os dois ataques (1710 e 1711) direcionados para o principal porto do sul do Estado do Brasil, ponto de saída do ouro e outros produtos importantes, como o açúcar; mostraram a fragilidade de pontos nevrálgicos da costa do Estado do Brasil. A Guerra de Sucessão da Espanha terminou com a ascensão de um Bourbon ao trono espanhol, mas a morte de Luís XIV em seguida, deixou a situação em estado de calmaria, principalmente no reinado de D. João V. Contudo, no Reinado de D. José I, uma possível ameaça francesa não era esquecida pelos integrantes de seu Ministério e a eclosão da Guerra dos Sete Anos, trazendo a França para as hostilidades contra Portugal não poderia deixar o Ministério pombalino sem maior tomada de medidas, principalmente voltadas para a América portuguesa.

Ao entrar em conflito com os franceses de Luís XV, Portugal encontrava-se numa situação um tanto diferente das hostilidades contra a Espanha. Isso, porque a França era uma potência marítima de maiores proporções bélicas que a Espanha, sua Esquadra que já passava por uma reforma naval ampla desde o início do século mostrava-se bastante operosa e dotada de mais navios, bem como estaleiros. Uma situação que se manteve até o período anterior às inúmeras perseguições ocorridas a partir da Revolução de 1789, pois os oficiais de Marinha afastados ou mortos mostraram-se insubstituíveis durante as batalhas navais das Guerras napoleônicas.¹⁵¹

Apesar dos sérios reveses tidos frente aos ingleses¹⁵² durante a Guerra dos Sete Anos, período do reinado de Luiz XV, sua frota era bastante numerosa e tripulada por bons oficiais e marinheiros. A perda de quase todo o território que tinha no subcontinente indiano e as derrotas na América do Norte,¹⁵³ mostraram que a França iria realmente voltar seus esforços para o aliado mais fraco da Inglaterra, Portugal. Mas, na Corte de Luís XV, também não se deixava de pensar nos erros do passado e, ao contrário dos ataques efetuados por Jean François Duclerc e René Du Guay-Trouin, a estratégia novamente retornou à antiga ambição de instalar uma colônia nas costas do Estado do Brasil.

Portanto, um ataque de uma grande frota para romper as defesas do melhor local para a instalação de uma nova colônia francesa, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, o

150 René Du Guay-Trouin. *O Corsário: uma invasão francesa no Rio de Janeiro*.

151 Oliver Warner. *Great Battle Fleets*, p.112.

152 Carlos Selvagem. *Portugal Militar*, p. 472.

153 Francis Russel. *The French and Indian Wars*, p. 113-24.

porto de saída do ouro, diamantes e de produtos importantes para a manutenção da economia, não só local como de quem os controlasse na Europa. Esse ataque de grandes proporções surgiu de forma mais clara, depois de uma visita da Esquadra francesa no Rio. Essa arribada de parte da Esquadra francesa foi algo que se tornou bastante delicado para o Governo local de Gomes Freire de Andrade, pois Portugal ainda mantinha sua estrita neutralidade:

Em 1758 a guerra já havia ganho a Europa, e com ela multiplicavam-se as manobras de corso em alto-mar e a acirrada disputa entre Inglaterra e França em torno dos territórios ultramarinos e coloniais... o medo de uma invasão ao Brasil, e especificamente ao Rio de Janeiro – “*chave de preciosísimos tesouros*” - , não podia deixar de assombrar os cálculos políticos da Corte de Lisboa.¹⁵⁴

E então, apareceu uma frota francesa em plena Baía da Guanabara, aumentando os temores reinantes:

Tais suspeitas tornaram-se ainda mais justificadas quando os ministros lisboetas receberam notícias de que a 23 de julho de 1757 entraram na barra do Rio de Janeiro seis navios franceses comandados pelo nobre conde de Ache – duas naus de guerra de setenta e quatro canhões e quatro navios de transporte de sessenta e cinquenta e quatro canhões -, trazendo três regimentos de desembarque, trinta e seis companhias de Infantaria e Dragões e um general de terra... Os relatos e a documentação referentes àquela arribada descreviam com cores quentes o “terror pânico” que invadiu e assolou a cidade durante a permanência da esquadra francesa no porto.¹⁵⁵

Portanto, após a aparição dessa frota no porto do Rio de Janeiro e a entrada da França em guerra contra Portugal, devido ao “pacto familiar”, deu-se ensejo a um gigantesco plano de invasão e colonização das terras, caso fossem tomadas, no Rio de Janeiro.

... nesse contexto da Guerra dos Sete Anos, o Estado francês revive a proposta de constituir um vice-reinado francês na América do Sul, como compensação para as perdas ocorridas na parte norte do continente.

Assim, nesse quadro, foi sendo elaborada a proposta de organização de nova expedição... francesa, tendo como ponto estratégico de inflexão das pretensões francesas a

154 Maria Fernanda Bicalho. *A Cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 60.

155 Maria Fernanda Bicalho. *A Cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 60 e 61.

tomada da Cidade do Rio de Janeiro. A idéia ganhou substância sob a liderança do Conde D'Estaing, que defendia não apenas um ataque para derrubada do vice-rei, mas um plano para garantir a conquista da terra. Nesse sentido, planejava a organização de um ataque simultâneo à Cidade de Salvador. Do mesmo modo, projetava a implementação de um governo francês, propondo o estabelecimento de contingentes militares e a organização do comércio colonial.¹⁵⁶

Entretanto, a Paz celebrada com o Tratado de Paris, em 1763, interrompeu esse incrível plano de invasão e formação de um Vice-Reino francês na costa do Estado do Brasil. Mas, em Lisboa, as notícias que chegaram acerca desse plano de invasão da potência marítima francesa, serviram para influenciar ainda mais o incentivo verificado nas reformas pombalinas, especialmente na administração da colônia e continuidade da reforma naval, bastante necessária à sobrevivência do Império Marítimo português.

Outro fato de grande importância no que concerne às reiteradas tentativas francesas de se fixar na América portuguesa é a ocupação da Ilha de Fernando de Noronha, ocorrida poucos anos antes do Reinado de D. José I:

De viagem para a aventura da França Equinocial... La Ravardière estacionara por 15 dias na ilha. Terá dado notícias dela. Em 1736 a Companhia das Índias Orientais Francesas despachou o cap. Lesquelin com tropa e recursos destinados a ocupar e colonizar o arquipélago. Contra eles saiu do Recife (06/10/1737) o cel. João Lobo de Lacerda à frente de 250 praças. O suficiente para desalojar os intrusos.¹⁵⁷

A ocupação de uma das ilhas oceânicas da costa do Brasil era um sério alerta quando discute-se o perigo enfrentado pela Carreira do Brasil. As ilhas eram pontos isolados do litoral e ofereciam séria ameaça aos navios mercantes portugueses em deslocamento nas travessias de ida e volta. As naves que encontravam-se navegando isoladas, por qualquer motivo que fosse, corriam maior risco caso existisse uma força inimiga baseada em uma das ilhas oceânicas ou apenas, utilizando-a como ponto de apoio e reparos, situação que seria ideal para uma pequena frota francesa.

Esse risco evidenciado pelas duas curtas ocupações francesas de Fernando de Noronha, parece de menor grau em nossos tempos, mas durante o século XVIII e a total dependência do meio marítimo para manter os liames de um Império Ultramarino, formava-se

156 Paulo Knauss in: *Brasil-França: Relações históricas no período colonial*, p. 133-34.

157 Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*, p. 110.

mais um quadro de atenção para a Corte lisboeta, tratando-se da defesa da América portuguesa e da navegação no Oceano Atlântico. Esses casos ao redor das ilhas atlânticas do Estado do Brasil, eram reais e aconteceram por mais de uma vez, como demonstramos. Um caso de grave risco para a defesa da América portuguesa, aconteceu em 1777, quando a Espanha, derrotada mais de uma vez nas guerras ao sul do Brasil, como a reconquista do Rio Grande em 1776, enviou uma força de naval de grande poderio, o que resultou na conquista da Ilha de Santa Catarina. Essa força naval fez sua reunião geral dos navios ao redor da Ilha da Trindade.¹⁵⁸

Ainda nos cabe a descrição de mais uma potência marítima que oferecia graves atenções por parte de Lisboa, durante o período das reformas pombalinas. Era a ameaça paradoxal envolvendo a própria Inglaterra, conforme lembrou Kenneth Maxwell.¹⁵⁹ Digo isso dessa forma, por que a Inglaterra tornara-se um reino aliado desde os tempos medievais para o Reino lusitano, basta lembrar da participação valorosa da força de arqueiros britânicos em Aljubarrota, na decisiva batalha ocorrida em 1385. Mas durante o desenrolar do século XVIII, a Inglaterra viu-se tão vitoriosa, notadamente nos mares ao redor do globo, que a própria aliança com Portugal poderia correr algum risco caso o Parlamento britânico julgasse desse modo.

O lado mais importante dessa questão diplomática entre os dois reinos é que, o Ministro de maior envergadura no Reinado de D. José I, era o mais ardoroso divulgador dessa possível ameaça junto à Corte de Lisboa. Essa situação ocorreu desde os tempos de estada em Londres, de onde o futuro marquês enviou diversos textos¹⁶⁰ e cartas¹⁶¹ alertando para um possível ataque inglês, caso Portugal estivesse cada vez mais fraco militarmente e surgisse a oportunidade ideal para qualquer tentativa britânica de posse ou ataque, envolvendo os Domínios Ultramarinos. O maior receio para o Ministério baseado em Lisboa era o território da América portuguesa, ainda pouco ocupado por habitantes de forma espalhada e detentor

158 Abeillard Barreto. *In: História Naval Brasileira*, p. 273. v. II.

159 Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 122.

160 Sebastião José de Carvalho e Melo. *Exposição dos fundamentos porque El Rei... se acha hoje desobrigado da observância dos artigos... que permitem os navios e mercadores ingleses nos portos do Brasil; Discurso Anglo-Lusitano sobre as queixas dos Comissários Britânicos domiciliados no Reino de Portugal; Discurso, para se imprimir no periódico "London Chronicon" contra as calúnias, surgidas na opinião pública, visando dissolver a aliança de Portugal com a Inglaterra*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

161 Sebastião José de Carvalho e Melo. *Carta mandando proceder contra os navios ingleses, que disfarçados sob a bandeira portuguesa, apresavam outros barcos ingleses*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

das maiores riquezas lusitanas no setecentismo.

O reconhecimento pela Grã-Bretanha do possível impacto das medidas econômicas do governo de Portugal, aliado à clara demonstração da dependência dos portugueses com relação aos britânicos, entretanto, serviu para reacender com renovada virulência os receios que vinte anos antes levaram Pombal a empreender uma investigação minuciosa e abrangente das causas da superioridade comercial britânica. As conseqüências da Guerra dos Sete Anos, por esse motivo, foram paradoxais. Portugal havia sido defendido, mas as intenções britânicas eram mais suspeitas que nunca... De fato, a notável preponderância britânica nos assuntos mundiais ao cabo da Guerra dos Sete Anos transformou a preocupação recorrente de Pombal numa quase obsessão com respeito à vulnerabilidade da América portuguesa.¹⁶²

O mais interessante é que, a despeito da forma como a provável ameaça inglesa é tratada nas diversas obras a respeito desse assunto. É imperativo mostrar que existem fatos históricos mostrando que, se a Inglaterra encontrasse uma situação proveitosa, mesmo envolvendo o Reino lusitano, atuava da maneira que mais lhe aprouvesse. Foi o que aconteceu em relação à Ilha da Trindade, criando mais uma séria questão diplomática durante o Reinado de D. José I:

Pela sua posição estratégica, a ilha atraiu o interesse de potências marítimas imperialistas. A 15. 04. 1700 foi ocupada por ingleses às ordens do capitão Edmond Halley. Em 1724, a Companhia Inglesa da Guiné instalou ali entreposto para o comércio de escravos e, por fim, em 1781 Trindade foi transformada em base naval confiada ao comodoro Johnston. Foi quando Portugal reagiu. Inúteis as gestões diplomáticas, enviou (10.01.1783) o CMG (capitão de mar e guerra) José de Melo com 150 soldados, artilharia e o barco *Nossa Senhora dos Prazeres*. Os ingleses haviam abandonado Trindade.¹⁶³

A tentativa britânica buscando uma instalação de forma fixa na Ilha da Trindade, claramente constituiu-se num grande problema para a Corte portuguesa. Como se depreende da citação acima, a situação só se resolveu no Reinado de D. Maria I, portanto, depois do período das reformas pombalinas. É necessário entender que esse foi mais um dos pontos de incentivo para uma reforma naval inclusa no período pombalino. Nota-se que a Ilha da Trindade, localizada a meio caminho entre o Rio de Janeiro e a Bahia, duas das cidades e portos mais importantes do Estado do Brasil, era um ponto de grande importância em meio às

162 Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*. p. 122.

163 Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*, p. 105.

rotas navais da costa leste da América do Sul no século XVIII, fato que ocorreu com a frota naval do marquês de Tilly, em 1777.¹⁶⁴

Uma base naval inglesa dona desse ponto nevrálgico da costa da América portuguesa traria mais uma preocupação para os navios da Carreira do Brasil e da Carreira da Índia, o mapa da rota da Carreira da Índia, elaborado por Charles Boxer,¹⁶⁵ elucida bastante a situação estratégica da Ilha da Trindade. Os navios das Carreiras, sobretudo os navios em missão de transporte de pedras preciosas e outros produtos de grande valor econômico, seriam alvos fáceis. Se a situação entre os dois países se invertesse, tal qual imaginava Pombal, a frota mercante do Brasil estaria seriamente ameaçada.

Já havíamos visto essa mesma questão envolvendo outra das Ilhas atlânticas da costa do Brasil, a Ilha de Fernando de Noronha, ocupada pela França. A única opção para reaver um território Ultramarino era a atitude, diplomática ou militar, para livrar-se dessas ocupações inoportunas e essa atitude Portugal demonstrou durante o século XVIII. Para dar um exemplo da falta de atitude resultando na perda de uma ilha no Atlântico Sul em meio ao século XVIII, lembramos que as Ilhas Malvinas da Espanha, sofreram ocupação semelhante, com o desembarque de uma força militar britânica comandada pelo Almirante Byron, em 1765. O destino dessas Ilhas seria bastante diferente do atual, caso a Espanha tivesse atuado prontamente para a recuperação das mesmas face à invasão dos ingleses, ainda durante o setecentismo.

Em ofício dirigido ao vice-rei no Brasil em 20 de junho de 1767, o futuro marquês de Pombal afirmava que a Guerra dos Sete Anos havia despertado a vaidade dos ingleses, elevando sua “natural arrogância” a ponto de se considerarem capazes de conquistar os domínios ultramarinos de quaisquer outras potências da Europa, bastando terem ocasião ou pretexto para tal...¹⁶⁶

Um trecho da carta, também, realça a possível ameaça britânica ao porto do Rio de Janeiro:

Alertava o vice-rei a respeito da “ardente inveja” que devorava o corpo de comerciantes londrinos, do ouro e dos diamantes provenientes das Minas, de que era empório a cidade do

¹⁶⁴ Abeillard Barreto. *In: História Naval Brasileira*, p. 273. v. II.

¹⁶⁵ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 70.

¹⁶⁶ Maria Fernanda Bicalho. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 86.

Martinho de Melo e Castro que viria a ocupar o posto no Ministério da Marinha e Ultramar, após a saída do irmão de Pombal, também nutria receios em relação à grande expansão marítima inglesa durante as vitórias na Guerra dos Sete Anos. Em uma carta endereçada diretamente a Pombal, a frágil dependência lusitana é demonstrada quando Martinho de Melo descreve a imensa esquadra que os ingleses enviaram para Havana em 1762, culminando com a conquista desta cidade considerada inexpugnável pelos espanhóis, e ao mesmo tempo, destinara poucos navios para a defesa da costa de Portugal face à ameaça de invasão espanhola.¹⁶⁸

Certamente, toda essa situação militar envolvendo boa parte das fronteiras entre as possessões lusitanas e os domínios castelhanos e as ameaças tornadas reais ou não, de França e Inglaterra, muito mais perigosas caso fossem levadas a cabo, formou grande parte das razões dos investimentos do Ministério em Lisboa, capitaneado por Pombal, para uma reforma militar extensa. Atentando-se para a parte naval que já mostrava uma reforma de grandes proporções antes das hostilidades da Guerra dos Sete Anos, viu-se um maior incremento das medidas tomadas, criando mais Arsenais de Marinha no Estado do Brasil, visando a defesa efetiva do Império Ultramarino, deixando o Domínio da América portuguesa mais capaz de garantir a posse da parte sul do Estado do Brasil de qualquer invasão esboçada pelas potências marítimas do século XVIII, posse esta, de um território de inestimável importância econômica para o Reino.

E, acima de tudo, a transferência da capital do Estado do Brasil, de Salvador para o Rio de Janeiro, enquadra conjuntamente, a maioria dessas medidas políticas, estratégicas e de defesa visando a segurança da parte sul do Estado do Brasil. A capital, a partir de 1763, localizaria-se no próprio porto de onde saíam os navios carregados de ouro e diamante, da Carreira do Brasil.

Algo que é mister colocar aqui é uma maior discussão a respeito das razões econômicas presentes ao tempo do reinado de D. José I, levando a mais uma razão efetiva da criação de uma reforma dos meios navais, em meio a inúmeras outras empresas de vulto. Para se entender a situação que se fez presente a partir de 1750, basta uma comparação com a política existente no reinado anterior, de D. João V, quando o ouro e diamantes extraídos das

¹⁶⁷ Maria Fernanda Bicalho. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 86.

¹⁶⁸ Carta ao Conde de Oeiras, 7 de abril de 1766. Arquivo Nacional/Fundo Vice-Reinado, D-9.

minas do Brasil atingiram seu auge, mas que não serviram para o salto modernizador do Império marítimo português.

... entre 1716 e meados do século a estagnação econômica e a semicolonização de Portugal eram camufladas pelo ouro brasileiro e pelo esplendor da Corte de D. João V.¹⁶⁹

O que pode muito bem sustentar a construção de conventos, fortalezas espalhadas pelo Império, aquedutos, mecenato de eventos intelectuais e embaixadas nunca vistas antes, principalmente àquela enviada ao Vaticano, da qual se pode ainda observar nos dias de hoje, parte dos presentes oferecidos ao Papa, no Museu do Vaticano. Como se depreende, são uma enormidade de gastos, situação que gerou críticas de historiadores de diversas épocas em relação ao objetivo real desses empreendimentos, procurando investigar o que acabou sendo utilizado racionalmente em Portugal e no Ultramar (aquedutos, fortalezas) e, o que tornou-se mero desperdício.¹⁷⁰

Mas, numa situação completamente oposta ao que descrevemos acima, logo no primeiro ano do reinado de D. José I, em 1750, o ouro brasileiro passou a indicar uma grave baixa no montante de extração, lembrando ainda da situação da dívida contraída com os ingleses, um futuro que já havia sido previsto, ainda no reinado anterior pelo santista Alexandre de Gusmão, Ministro particular do rei D. João V.

... corra-se atrás das Minas de ouro que na verdade nos têm empobrecido e arruinado... Isto é indubitavelmente certo, e tão claro, como a luz do dia, porque se a perda do dinheiro, que se extrae monta cada ano a quatro milhões da soma que recebe para o mencionado e suposto fundo dos cem milhões: ninguém pode negar a diminuição do mesmo fundo, e também é certo que podem calcular em 500 mil cruzados cada ano a perda que sentimos no abatimento do valor dos nossos gêneros, de que vem a chegar a perda a 4 milhões e a mais...¹⁷¹

Em vista desse quadro que se tornou muito mais dramático no reinado de D. José I, o

169 Sandro Sideri. *Comércio e Poder*, p. 72.

170 Cf. Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal* (séc. XVI a XVIII); João Ameal. *História de Portugal*; Jorge Borges de Macedo. *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*; Oliveira Marques. *História de Portugal*, v. II; Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*.

171 Alexandre de Gusmão. *Apontamentos Discursivos sobre o dever-se impedir-se a extração da nossa Moeda para fora, e Reinos Estrangeiros, por causa da ruína que daí se segue: a cujo papel vulgarmente chamam o Cálculo de Gusmão. Exposto ao Fidelíssimo Rei o Senhor D. João V, pelo dito autor Alexandre de Gusmão*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

ministério pombalino teve que, cada vez mais, procurar cortar o que era supérfluo e concentrar-se apenas no que poderia trazer lucros para Portugal e manter esses lucros dentro do Reino, o que era mais difícil ainda. A partir daí, traçou-se uma nova política econômica¹⁷², não interessando a nós neste momento, mostrar se foi correta em sua formulação, mesmo porque a História mostrou que apesar de todos os esforços e inovações efetuadas, o resultado acabou mostrando-se negativo, tal qual o que aconteceu durante a segunda metade do século XVII.

As tentativas para fazer infletir a situação de dificuldades crescentes da economia portuguesa, expressando-se nos deficits da balança de pagamentos para os quais contribuía com peso extraordinário os desequilíbrios da balança comercial, foram objeto de tentativas goradas de criação de indústrias de substituição das importações, tanto por volta de 1670 como nos finais do século XVII, com as medidas do Conde da Ericeira...¹⁷³

Contudo, o que é necessário visar foi o progressivo corte de gastos efetuados no Reinado de D. José I. Portanto, dos diversos empreendimentos levados a cabo pelo Reinado anterior, colocados um pouco acima, muitos foram considerados supérfluos e passaram a sofrer uma política crescente de cortes durante o período pombalino, principalmente os gastos voltados para a Igreja, sendo que não se coloca apenas a interrupção de grandes obras religiosas, mas sim a expulsão de uma Ordem religiosa, os jesuítas e mais importante ainda, a tomada de seus bens em Portugal e em todo o Império Ultramarino.¹⁷⁴ A política levada a cabo culminou em uma situação antes considerada impensável no Portugal tradicionalmente católico, o corte de relações com o Vaticano, notar a total diferença de meios políticos e econômicos se lembrarmos da rica Embaixada de D. João V direcionada ao Vaticano¹⁷⁵, alguns anos antes e da construção extremamente custosa do grande mosteiro de Mafra.¹⁷⁶

Todavia, a par desse redimensionamento da política lusitana, constata-se que obras de fato necessárias à sobrevivência do Império continuaram a ser incentivadas, projetadas, levadas adiante, ou seja, a economia voltava seus fogos para as áreas tidas como de suma

172 Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal* (séc. XVI a XVIII); Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II.

173 Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal* (séc. XVI a XVIII), p. 86.

174 Carta Régia de 19 de janeiro de 1759; Alvará de 28 de junho de 1759; Lei de 03 de setembro de 1759. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

175 Museu do Vaticano. Coleção permanente.

176 Carta de D. Luís da Cunha de 14 de junho de 1760; Decreto de 04 de agosto de 1760. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

importância para Portugal. Portanto, as construções e modernizações de fortes e fortalezas espalhados pelo Império, mantiveram-se como uma tônica da política de cunho imperial.¹⁷⁷ Ao lado disto, podemos alinhar as reformas militares e as mais bem conhecidas, no âmbito da História, novas formas de angariar rendas e que eram destinadas ao engrandecimento econômico do Império, algo que mostrava-se, ano a ano, menos potente devido ao imenso declínio da produção aurífera brasileira durante o período do Reinado de D. José I.

Basta lembrar que no último ano desse Reinado, o ouro brasileiro atingiu seu mais baixo índice de produtividade, aliando-se a isso o posterior declínio da maioria das reformas econômicas empreendidas, mas isso já fica localizado no Reinado de Dona Maria I. Dessa forma, apesar dos diversos empreendimentos encetados no período das reformas pombalinas, estas mesmas fontes de renda do Império contribuíram para sua derrota por fim, como já expusemos anteriormente para desgraça de Pombal que tinha consciência clara que devia valer-se de todos meios econômicos possíveis e não procurar sobreviver apenas por meio dos metais preciosos extraídos das Minas do Estado do Brasil.

As Minas de Ouro. Vede aqui qual é há sessenta anos, a única fonte das riquezas de Portugal. Não é necessário ser político, basta valer-se da Aritmética, para mostrar, que um Estado que inclina toda a sua Administração para as Minas, deve perecer necessariamente. O Ouro e a Prata são uma riqueza de ficção.¹⁷⁸

As verdadeiras palavras de Pombal escritas em seu Discurso, nos mostram que a política empreendida durante o Reinado de D. José I, mais uma vez, não estava somente lastreada na produção de ouro e diamantes. O trabalho de Antônio J. da Silva Moreira,¹⁷⁹ nos traz uma afirmação incisiva a respeito dessa situação econômica e das reformas que se seguem:

Não nos parece aceitável que os surtos manufatureiros do Conde de Ericeira e do Marquês de Pombal possam ser atribuíveis a quedas de preços e a crises comerciais, como o fez V.

177 *História do Exército Brasileiro, v.II*; Aníbal Barreto. *Fortificações do Brasil*; J. Muniz Jr. *Fortes e Fortificações do litoral santista*; Ricardo Fontana. *As obras dos engenheiros militares Galluzzi e Sambuceti e do arquiteto Landi no Brasil colonial do séc. XVIII*; Vitor Hugo Mori; Carlos Lemos e Adler Castro. *Arquitetura Militar*. et alli.

178 Sebastião José de Carvalho e Melo. *Discurso sobre as vantagens que o Reino de Portugal pode tirar da sua Desgraça por ocasião do Terremoto no primeiro de novembro de 1755*. v. IV, p.103. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

179 Maria Helena dos Santos (coord.). *Pombal Revisitado*, p. 17. v. I.

Magalhães Godinho, ou estivesse dependente do aprovisionamento de ouro, como afirma J. Borges de Macedo.

Mas, voltando às medidas criadas durante a estada de Pombal no Ministério, podemos citar um grande número de exemplos, com a criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro,¹⁸⁰ em 1756, incluindo uma redefinição do território destinado ao cultivo de uvas e produção de vinhos para tentar impedir o prejuízo português, algo que já se delineava nos Tratados entabulados com a Inglaterra.

...competição, cada vez maior, veio a criar grandes dificuldades aos donos das vinhas do Douro, que acabaram por pedir auxílio ao Governo Central de Lisboa, nesta altura dirigido por Sebastião de Carvalho e Melo... Pombal respondeu ao pedido com a criação, em 10 de setembro de 1756, da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Esta Companhia estabeleceu um *nom d'appellation* – quase um século antes de os franceses o terem feito, para a área em que deviam nascer as vinhas produtoras do vinho do Porto...¹⁸¹

O que, pode-se colocar, era uma forma de tentar reverter a má situação na qual Portugal se colocou desde o final do reinado de D. João IV, durante a elaboração de tratados que traziam vantagens econômicas para a Inglaterra, mormente o Tratado entabulado durante o governo de Cromwell em 1654. Essa situação tornou-se mais evidente com a assinatura do Tratado de Methuen em 1703. Pode-se perceber uma tentativa pombalina de ganhar novamente a posição de vantagem que existia antes da assinatura dos tratados e assim, mais uma vez tentar colocar-se fora do círculo de outras grandes potências.

No caso desses tratados, a situação de vantagem lusitana logo desapareceu, devido à grande afluência de produtos manufaturados ingleses que sobrepujavam a produção de vinhos portugueses ou de qualquer produto manufaturado em terras lusas; lembrando da tentativa anterior do conde da Ericeira, no próprio século XVII, frustrada por tais motivos.

Sem dúvida, a tentativa pombalina de reposicionar a produção total de exportações do Reino, tanto procurando incentivar produtos manufaturados, como produtos agrários, visava sobremaneira derrubar a situação de inferioridade vivida por Portugal à época.

Diz Borges de Macedo que “nas vésperas do fomento industrial pombalino, raras vezes portanto se encontra a unidade manufatura” e menciona os três casos em que esta se pode

180 Alvará de 10 de setembro de 1756. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; Susan Schneider. *O Marquês de Pombal e o Vinho do Porto*, p. 41.

181 Susan Schneider. *O Marquês de Pombal e o Vinho do Porto*, p. 43.

encontrar: a Real Fábrica das Sedas do Rato; a fundição de Santo Estevão e Socorro e, a construção naval na Ribeira das Naus.¹⁸²

Antônio J. da Silva Moreira nos traz, novamente, como o planejamento das reformas pombalinas tinham um direcionamento objetivo e eram abalizadas pela própria experiência anterior da Sebastião José de Carvalho e Melo como diplomata português junto à Corte inglesa:

Não nos parece que a ação de Pombal fosse uma mera ação de conteúdo inconseqüente. Antes, pelo contrário, tratou-se de uma política deliberada e fundamentada no conhecimento da própria realidade manufatureira inglesa, assente numa política de substituição de importações, no financiamento público do estabelecimento das manufaturas, na utilização de matérias-primas nacionais e coloniais e no recrutamento de mão-de-obra especializada no estrangeiro, com o duplo objetivo de trabalhar e formar mão-de-obra nacional.¹⁸³

Por outro lado, durante o ministério pombalino, outras dificuldades surgiram da noite para o dia ao Erário Régio, dificuldades causadas pela própria natureza, claro que nos referimos ao terremoto que destruiu grande parte da cidade de Lisboa que citamos mais acima e que trouxe gastos ainda maiores, agora de forma completamente incontornável, pois urgia a reconstrução da capital do Império lusitano.

Portanto, sem um Tesouro Real com capacidade substancial e com os prejuízos simplesmente aumentando por diferentes causas, como extração de ouro, dívida externa, gastos com o terremoto, com a nobreza e prejuízos originados por integrantes do clero; a saída imaginada foi conseguir esses meios econômicos adequados, principalmente através de reformas adequadas destinadas a refazer a opulência do Tesouro Real existente no Reinado anterior. Mas, colocarei de forma ainda mais racional os principais motivos: a queda drástica na produção aurífera, praticamente quando o desafortunado D. José I ascendeu ao trono; a completa destruição da capital do Império marítimo português em 1755, incluindo-se aí tanto a casa do morador mais pobre ao palácio real à beira-mar que tiveram de ser reconstruídos e; os gastos assombrosos com a Guerra dos Sete Anos que tiveram continuidade nos conflitos da América portuguesa, mesmo anos após o Tratado de Paris, são, sem sombra de dúvida, razões para o entendimento do porquê o Reinado de D. José I nunca conseguiu alcançar o período de prosperidade do Reinado anterior e que não deixava a mente de qualquer lusitano.

¹⁸² Maria Helena dos Santos (coord.). *Pombal Revisitado*. v. II, p. 27.

¹⁸³ Maria Helena dos Santos (coord.). *Pombal Revisitado*. v. I, p.18.

Entretanto, a reforma naval, tal qual a intitulei após a constatação de seu aparecimento de forma ampla em inúmeras fontes, é o que verdadeiramente me cabe aqui dissertar sobre. A reforma naval foi uma das reformas pombalinas, imaginadas e criadas logo após o terremoto, como veremos inteiramente no Capítulo seguinte.

II – A REFORMA NAVAL DO IMPÉRIO MARÍTIMO PORTUGUÊS

Ao procedermos a uma pesquisa sobre estaleiros instalados no Brasil, durante o período pombalino, constatamos que havia muito mais do que imaginávamos, inicialmente. Durante essa época, empreendeu-se uma grande reforma naval iniciada no Reino e estendida ao conjunto da América portuguesa (Estado do Brasil e Estado do Grão-Pará e Maranhão). Essa reforma naval, fruto de um grande número de medidas e, esforços políticos e econômicos realizados pelo Reinado de D. José I, apesar de sua importância para o Império Marítimo português, não veio a lume na bibliografia dedicada à época em questão, ou mesmo à história naval.

Entretanto, o liame central da descoberta da reforma efetuada, deu-se através da pesquisa acerca dos estaleiros instalados na América portuguesa. Vale lembrar, de início, já que formam a estrutura primordial da análise que conduzo a respeito da reforma naval, que os dados encontrados baseiam-se em fontes diversas. E procuramos, por meio dessas fontes, salientar os fatores essenciais que conduziram à criação de fato de uma marinha militar que eram a manutenção da sobrevivência econômica lusitana bem como da soberania sobre seu vasto Império Marítimo. Mas, o número de obras consultadas sobre o tema que não são muitas, se considerarmos apenas o campo da história naval, pouco trazem sobre o total entrelaçamento entre os estaleiros portugueses e de suas possessões Ultramarinas e seu mérito capital para a manutenção de um Império Marítimo. Tratamos anteriormente de parte importante dessas análises encontradas nas fontes que trouxeram esses dados, claro que não estamos tratando aqui de fontes primárias, nas quais o próprio historiador faz sua leitura e análise.

Todavia, como apresentaremos uma detida análise sobre os estaleiros da América portuguesa e o de Lisboa, unidades de lançamento de navios de grande porte no século XVIII, torna-se necessária uma apresentação das principais obras que tratam do tema “Império Marítimo” como um sistema de real existência. Tratando especificamente de Salvador e do comércio marítimo relacionado à Índia (Carreira da Índia), há a única e preciosa exceção no quadro dos estudos

históricos brasileiros, representada pela obra do historiador José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, publicado em 1968.¹⁸⁴

Nesse livro, Amaral Lapa faz um elo entre um estaleiro colonial localizado na América portuguesa e o processo histórico do Império Marítimo português. No caso particular de *A Bahia e a Carreira da Índia*, a pesquisa conduziu-o, referenciando-se em inúmeras fontes de arquivos, a delinear a evolução do estaleiro baiano ligado às necessidades da Coroa lusitana em suas rotas comerciais da Europa à Índia, a frota mercante conhecida como a Carreira da Índia, sendo que o próprio autor deixou claro que faltavam mais conexões. Essas conexões como fica claro, são formadas pelo restante dos navios que durante o Reinado de D. José I tinham mais duas destinações de grande vulto, a marinha de guerra (Esquadra) e navios construídos para fazerem parte da outra grande frota comercial, a Carreira do Brasil (todas as naves envolvidas, desde as pertencentes a particulares até os navios das Companhias de Comércio).

Ao lado do trabalho de Amaral Lapa sobre a antiga Ribeira da Bahia e suas ligações com o restante do Império Marítimo, faço referências a mais duas obras que tratam do tema de forma exemplar, a primeira que utilizei do início ao fim deste estudo, *O Império Marítimo Português*, do falecido pesquisador britânico Charles R. Boxer. No capítulo IX de seu livro,¹⁸⁵ As frotas da Índia e as frotas do Brasil, Charles Boxer trabalha sobre a crucial questão da construção naval no Brasil como meio de suprir as frotas comerciais portuguesas com unidades navais adequadas. Mas, não há a distinção entre os navios fabricados exclusivamente para a marinha de guerra e que não tiveram nenhum contato com alguma das Carreiras da frota mercante, exceção feita somente quando o navio de guerra efetuava a escolta dos navios da Carreira do Brasil ou da Índia, missões essas de praxe devido ao valor transportado a bordo dos navios das Carreiras. Alguns desses exemplos vieram a lume em *A Bahia e a Carreira da Índia* e nas diversas cartas e documentos, fontes primárias, dos elementos principais da Coroa portuguesa que consultamos. Encontramos referências, às vezes bastante detalhadas, sobre o papel desempenhado pelos navios de guerra e das Carreiras da marinha mercante, nas cartas do Morgado de Mateus e nas do marquês do Lavradio, bem como nas dos Ministros de Lisboa.

Um trabalho semelhante ao de Charles Boxer no tema que trago a lume é o de Frederic Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*. Nesse volume, onde o autor trata da construção naval no Império Marítimo português, especificamente no capítulo II, encontrei mais alguns elementos para o entendimento das ligações existentes entre as diversas partes do mundo lusitano por meio de sua

¹⁸⁴ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*.

¹⁸⁵ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

marinha. O trabalho mais atual de Antônio Manuel Hespanha¹⁸⁶ sobre o desenvolvimento da política portuguesa, mostrando a transformação do Estado português durante o século XVIII, serviu-nos para o entendimento da ligação entre uma reforma dos meios náuticos e o Império Marítimo português. Nestas últimas obras temos a ótica fundamental para o desenvolvimento do trabalho, ou seja, entender a construção naval nos Arsenais de Marinha da segunda metade do século XVIII, criados ou reorganizados a partir das reformas pombalinas, ligados à necessidade do Império Marítimo como um todo, e não para suprir necessidades regionais.

O que comprova de forma sucinta que, somente na segunda metade do século XVIII, e com o governo português formado de acordo com uma nova postura política, é explicado por uma tentativa anterior de profissionalização da marinha. Essa tentativa aconteceu no Reinado de D. João IV, mas mostrou-se completamente arruinada, desde o início.¹⁸⁷ O século XVIII é que traria os elementos necessários para reformas que tocassem o mundo naval, inclusive quando tratamos da grande parcela da nobreza envolvida nos meios marítimos. Lembrando do Capítulo I, o mesmo sucedeu nas principais marinhas de guerra da Europa, os exemplos de Inglaterra e França são bastante elucidativos.

Em Portugal, a reforma que D. João IV tentou fazer no século XVII, portanto, muito a frente de seu tempo, desfez-se pelos atos de rebelião dos próprios nobres e demais tripulantes da marinha portuguesa da época. Como vimos nas questões referentes ao Levante do Porto e do Atentado contra D. José I, em contrapartida, o período pombalino não se limitava pela liberdade de ações ou desejos da nobreza e outros setores da sociedade. A Corte e o Ministério em Lisboa, representando o Estado português, tinham agora a total iniciativa nas decisões políticas.¹⁸⁸ Para entender a total diferença entre o tempo de D. João IV e o seu insucesso, e o tempo de D. José I e sua reforma naval efetuada sob vários aspectos, recorreremos ao texto de Charles Boxer:

A maior parte do espaço do convés e da cabina (Naus da Carreira das Índias) sobre os porões era prerrogativa de algum oficial ou membro da tripulação, que podia vendê-lo, junto e com o privilégio de ali instalar o que houvesse de propriedade pessoal... Essa porção de espaço era chamada de *gasalhado*. Os oficiais e marinheiros também estavam autorizados a levar “caixas de liberdade” de tamanho-padrão, nas quais podiam transportar certas mercadorias asiáticas

¹⁸⁶ Cf. Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*.

¹⁸⁷ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

¹⁸⁸ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

total ou parcialmente isentas de tributação. Os regulamentos referentes a esse comércio privado, como era chamado o sistema idêntico da Companhia das Índias Orientais da Inglaterra (noto aqui que o sistema era contemporâneo ao inglês no século XVII), variavam de quando em quando, e havia uma escala móvel conforme a hierarquia. A origem dos privilégios desse hábito estava no fato de que a Coroa não podia ou não queria pagar soldos adequados e procurava recompensar seus servidores dessa maneira. Os adeptos do sistema sustentavam que, ao dar aos marinheiros um interesse direto em parte da carga do navio, eles lutariam com mais afínco se o navio fosse atacado, uma vez que estariam defendendo tanto a sua propriedade como a da Coroa. O sistema provocou inevitavelmente enormes abusos, assim como aconteceu com privilégios semelhantes relativos ao comércio privado nas companhias holandesa, francesa e inglesa das Índias Orientais.¹⁸⁹

Observo, principalmente, o fato de que esse sistema naval português era semelhante ao que era empregado por Inglaterra, França e Holanda no século XVII. Assim, uma modificação na hierarquia dos postos navais e sua forma de alistamento e pagamento, era algo não conhecido nessa época, só o século XVIII traria essas modificações mais profundas na estrutura social, como asseverei em relação à Inglaterra e, muito mais tarde, na França.

No tempo do ministério capitaneado por Pombal, não haveria espaço para uma rebelião de nobres e fidalgos, e seus tripulantes escolhidos por meio de favores e ligações familiares, a bordo dos navios portugueses. O atentado contra D. José I em 1758 demonstrou o espaço de manobra que o governo português havia conseguido, simplesmente, pelo fato de após esse atentado, o Ministério capitaneado por Pombal ter eliminado de forma pública¹⁹⁰ os principais nobres do Reino, o Duque de Aveiro, os marqueses de Távora, dentre muitos outros, algo inédito até então.

Mas, para D. João IV, a situação era completamente diferente, e o primeiro soberano lusitano dos Bragança tentou o seguinte:

Embora plenamente consciente da ampla oposição que qualquer reforma completa iria provocar, a Coroa lutou com determinação para abolir o sistema de liberdades em 1647-8 e substituí-lo por uma tabela de soldos adequada. Essa tentativa foi acompanhada de outra inovação: a substituição de fidalgos como capitães dos navios da Carreira por marinheiros profissionais cujos conhecimentos náuticos não implicavam necessariamente ter sangue nobre. Em março de 1647, o Conselho Ultramarino preveniu dom João IV de que esse plano era impraticável por muitos motivos e o aconselhou a não implementá-lo. O rei, no entanto, insistiu, mas a inovação enfrentou oposição tão intensa dos que estavam diretamente

¹⁸⁹ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 230-31.

¹⁹⁰ José Norton. *O Último Távora*.

envolvidos, tanto oficiais como marujos, que a Coroa foi obrigada a restabelecer o antigo sistema em 1649-52. Como os membros do Conselho Ultramarino haviam previsto, os fidalgos recusaram-se terminantemente a servir sob as ordens de marinheiros profissionais, a quem consideravam de classe social diferente. Os capitães dos navios portugueses da Carreira eram em geral cavalheiros ou nobres que muitas vezes não tinham nenhuma experiência de mar ao receber sua primeira nomeação. Esse era o principal motivo pelo qual a responsabilidade exclusiva pelo curso do navio e pela navegação era do piloto, e não do capitão.¹⁹¹

Durante o século XVII, foi impossível alterar um sistema naval, comum inclusive nas principais potências marítimas européias, foi necessária a chegada do século XVIII e de uma mudança política de grande porte em Portugal.¹⁹²

Entretanto, é preciso expor as origens dessa reforma, não mais as origens de que tratamos no capítulo anterior, referentes ao Império lusitano como um todo e sua situação no início do século XVIII, nem mesmo a situação econômica¹⁹³ e a defesa do Império Marítimo durante o início do Reinado de D. José I que gerou esse redimensionamento da política Imperial. Mas, tratamos dos fatores pessoais do marquês de Pombal que contribuíram para a elaboração de uma reforma naval.¹⁹⁴

Antes de ser convocado ao Reino e começar sua ascendente carreira junto ao Rei D. José I, Sebastião José de Carvalho e Melo foi diplomata da Corte portuguesa em território britânico, situação que durou de 1739 a 1743.¹⁹⁵ Apesar de não ter aprendido a se expressar na língua inglesa, sua estadia junto às águas do Tâmesa, constituiu-se num período de excelente aprendizado *in loco* sobre o real poder do Império britânico. Em seus anos na Inglaterra, nota-se a ocorrência de um conflito bélico, a chamada “Guerra da orelha de Jenkins”,¹⁹⁶ uma guerra bastante rápida entre Inglaterra e França, e pouco conhecida fora da História Militar, com os conflitos ocorrendo principalmente por embates entre o poder naval de ambas potências marítimas.

¹⁹¹ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 231.

¹⁹² Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*; Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, p. 227. v. 4.

¹⁹³ Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal (séc. XVI a XVIII)*.

¹⁹⁴ João Lúcio de Azevedo. *O marquês de Pombal e sua época*; Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*; Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*.

¹⁹⁵ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 1-35.

¹⁹⁶ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 1-35.

Sem sombra de dúvida, o futuro marquês de Pombal observara na Inglaterra ao desenrolar-se a “Guerra da orelha de Jenkins”, a razão desse poder britânico e sua real capacidade de enfrentar a França, a *Royal Navy*. Uma Esquadra que desde meados do século XVII possuía um número bastante grande de naus (navios de linha de batalha, *ships of the line* ou *manowars*) para se opor às forças conjugadas de seus dois principais rivais na Europa continental, alinhando muito mais naus de guerra que os dois adversários juntos, podendo ser, dependendo da época em vista, Espanha e Holanda ou Espanha e França.¹⁹⁷

Ao lado da marinha de guerra de proporções gigantescas, alinhava-se um grande número de empreendimentos comerciais destinados a sustentar e aumentar o comércio do Império britânico ao redor do mundo. No coração desses empreendimentos, estabeleceu-se a criação de Companhias de Comércio que alinhavam centenas de navios mercantes para garantir que os produtos ingleses fossem transportados unicamente por navios de bandeira britânica. A ação principal para viabilizar esse comércio exclusivamente inglês reside no Ato de Navegação de 1651, novamente, decisão vinda a lume em meados do século XVII durante o governo de Oliver Cromwell.¹⁹⁸

Na obra de Kenneth Maxwell, autor que ao contrário de outros biógrafos de Pombal, acertadamente dedicou mais páginas ao período de serviço de Sebastião de Carvalho junto à Corte britânica, procuramos salientar um bom exemplo do que Pombal estudou *in loco* para entender melhor o poderio britânico:

Em Londres, Pombal, que freqüentava o círculo da Royal Society, resolveu investigar as causas, as técnicas e os mecanismos do poder britânico, comercial e naval. No processo conseguiu obter uma apreciação notavelmente sofisticada e detalhada da posição britânica. Os livros que acumulou na sua biblioteca londrina... incluíam textos clássicos mercantilistas... relatórios selecionados sobre colônias, comércio... decretos parlamentares sobre comissão por tonelagem e por libra; frota mercante e navegação... regulamentos da Marinha britânica... uma grande concentração de trabalhos sobre as companhias britânicas de comércio.¹⁹⁹

O marquês de Pombal foi uma figura de grande efeito para a reforma que será descrita em detalhes, principalmente pela aguda observação da potência marítima inglesa, e suas possíveis semelhantes aplicações, no Império Marítimo português.

¹⁹⁷ Oliver Warner. *Great Battle Fleets*, p. 43.

¹⁹⁸ Allan Westcott, William Stevens. *História do poderio marítimo*. p. 162.

¹⁹⁹ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 6 e Kenneth Maxwell. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*, p. 90/91.

Atribuía o poderio britânico ao fato de os ingleses disporem de um grande número de tropas disciplinadas, de artilheiros versáteis, de um corpo de experimentados marinheiros, ao que se somava a insuperável força de sua esquadra, tanto mercante quanto de guerra.²⁰⁰

Mas, não esquecerei de colocar aqui os principais correspondentes do marquês de Pombal, também nem um pouco alheios à importância do poderio naval. Esses indivíduos tornaram-se os principais coadjuvantes da ampla reforma naval, dentre eles, Francisco Xavier de Mendonça Furtado e, Martinho de Melo e Castro como já se pôde notar pelo número expressivo de fontes que trazem suas diversas cartas²⁰¹ e, lembrando de seus respectivos períodos a frente do Ministério da Marinha e Domínios Ultramarinos; períodos de razoável importância.²⁰² Esses indivíduos se interessavam sobejamente pelo desenvolvimento dos meios navais portugueses (navios, comandantes e estaleiros) na segunda metade do século XVIII e implementaram boa parte das mudanças necessárias para o soerguimento da marinha portuguesa.

Portanto, não eram mais simples fidalgos ou grandes nobres à procura de mais uma mercê, mas homens que buscavam esses postos por enxergar nessa situação uma chance de fortalecer o Estado português. Nota-se que estou falando de um Portugal em transformação durante o Reinado de D. José I, um tempo em que o Estado ganhava mais importância que a posição de um nobre, fidalgo ou mesmo um simples comerciante, elementos de um “setor privado”.

Na verdade, explicando melhor, não se tratava do Estado ter maior importância, pura e simples, mas de mudar suas relações com o poder nobiliárquico e privado, buscando uma melhor forma de exercício do poder. O Estado, dessa forma, é que seria o responsável por setores antes controlados ou financiados pela iniciativa de particulares.²⁰³ E uma mudança de *modus vivendi* político foi necessária.

²⁰⁰ Ofício de Sebastião José de Carvalho e Melo ao Vice-Rei do Estado do Brasil, em 20 de junho de 1767. In: *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 86.

²⁰¹ Cartas recebidas por Sebastião José de Carvalho e Melo; Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na era pombalina*. 3 v.

²⁰² Francisco Xavier de Mendonça Furtado esteve à frente da Pasta de 1762 a 1770. Martinho de Melo e Castro ficou no período seguinte, de 1770 a 1795. Oliveira Marques. *História de Portugal*, p. 465. v. II.

²⁰³ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, p. 227. v. 4.

Os nobres começaram por sentir que os afastavam desse poder ao serem subalternizados os órgãos de Estado em que tinham assento, ao mesmo tempo que ganhavam proeminência os ministérios, chamados então secretarias de Estado, os organismos administrativos deles dependentes, os letrados que lhes davam suporte jurídico e, ainda, determinados membros da hierarquia que, não sendo de famílias da antiga nobreza, se viam elevados aos mais altos graus.²⁰⁴

Dessa maneira, uma marinha de guerra (navios, oficiais, tripulação e estaleiros) sob o âmbito da Secretaria de Marinha, navegava cada vez mais debaixo do controle do Estado, pois como expusemos, a iniciativa passou para o Rei, representado por seu Ministério e, conseqüentemente, do financiamento do Erário Régio e, não mais do dinheiro de grandes comerciantes, elementos da burguesia lusitana ou integrantes da nobreza.

Por outro lado, ao contrário dos passos seguidos por D. João IV, sabemos que a reforma do século XVIII não foi empreendida de imediato, logo após a ascensão de D. José I ao trono, ou logo após o Ministro Sebastião José de Carvalho e Melo, estabelecer-se no Ministério de D. José I. Na verdade, a oportunidade para iniciar a reforma naval deu-se somente após uma das maiores tragédias naturais ocorridas em Portugal, o terremoto de Lisboa em 1º de novembro de 1755, situação em que o Ministro mostrou sinais de calma e, ao mesmo tempo, tenacidade para resolver questões de urgente importância para Portugal. Após seu desprendimento ocorrido, primeiro como vimos, na ocasião da tragédia do terremoto, pôde conquistar aos poucos a confiança do Rei e angariar a primazia entre os integrantes da administração em Lisboa, buscando indivíduos também interessados na primazia do Estado sobre assuntos privados.²⁰⁵

Contudo, é forçoso citar que entre a volumosa bibliografia dedicada ao estudo de Pombal e seu período a frente do Ministério do Rei D. José I, pouco se extrai sobre a política desenvolvida em relação aos assuntos navais na segunda metade do século XVIII e, ainda assim de forma difusa, pois uma reforma da Marinha Real não é mencionada de fato. Na verdade, quando se trata desse assunto, muitos autores pontuam que o marquês de Pombal negligenciou o estado da frota. Um autor de grande interesse para o entendimento dessa visão encontrada em muitas fontes que descreveram o Reinado de D. José I como um período de

²⁰⁴ José Norton. *O Último Távora*, p. 24.

²⁰⁵ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*. v. 4; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na Administração Pombalina*.

completo desleixo em relação à Esquadra lusitana, é o Visconde de Carnaxide em seu livro *O Brasil na Administração Pombalina*. Coloquei a citação de seu livro por que o autor descreve o período pombalino, em geral, de forma negativa. Portanto, é importante atentar para este trecho, sobremaneira imparcial de sua obra:

Dizem vários livros sérios que Pombal deixou a marinha em péssimo estado, “reduzida a doze navios a apodrecerem no porto de Lisboa”. É de justiça corrigir o engano. A referência aos doze navios, que estavam a apodrecer no Tejo, lê-se num relatório do marquês de Clermont, antecessor de Blosset na Embaixada de Lisboa. Este dito, que numerosos escritores modernos transcrevem, não traduz o estado último em que Pombal deixou as forças navais. O Relatório do marquês de Clermont é de 17 de dezembro de 1772... No fim do reinado, só a esquadra do Rio Grande, no Brasil, era de vinte e cinco embarcações. E não consta que qualquer delas estivesse podre.²⁰⁶

Acima de tudo, nada se lê sobre o verdadeiro início da reforma e sua expansão para a América portuguesa que pontuo aqui detalhadamente, nem mesmo lê-se algo intitulado como reforma naval. O mais comum é indicar que houve uma reforma militar, portanto, aliando-se os progressos conseguidos para o exército e para a marinha de guerra, sendo que muitos, como vimos na citação acima, nem citam qualquer melhoria pensada para a Marinha em si, seja de guerra ou mercante. Agora, onde se lê a respeito da reforma estendida ao Império Marítimo como um todo, costuma-se ler que tal ato foi precipitado pela invasão espanhola do território português em 1762,²⁰⁷ e somente por essa razão, diversas medidas foram estendidas aos Estados do Brasil e Grão-Pará.

Portugal temia a invasão de seu império colonial. Para evitar esse cenário, estendem-se ao Brasil as reformas administrativa, fiscal e militar postas em prática na metrópole... Fecham-se os portos do Brasil aos navios estrangeiros...²⁰⁸

Ao tratar das reformas pombalinas, indico uma completa dissonância entre o início da reforma naval, um pouco anterior, e da reforma militar precipitada pela entrada forçada de Portugal na Guerra dos Sete Anos. Na campanha peninsular de 1762, Portugal foi enfim

206 Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 152.

207 João Lúcio de Azevedo. *O marquês de Pombal e sua época*; Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*.

208 Adriana Lopez. *De cães a lobos-do-mar: súditos ingleses no Brasil*, p. 160.

lançado no conflito, da qual a Corte de Lisboa tentava manter-se neutra de toda forma, desde o início das hostilidades entre os diversos reinos europeus. O que, definitivamente, era a melhor posição para os portugueses compreendendo essa severa neutralidade ao lembrarmos que o Império Marítimo português estava sofrendo de uma grave crise econômica a partir da década de 1750. Crise esta, explicada pela decadência da extração do ouro no Brasil e o grave prejuízo causado pelo terremoto em Lisboa, sem contar outras razões já abordadas no capítulo anterior.²⁰⁹

Ao mesmo tempo, para entender melhor o quadro que se desenhava ao Império Marítimo português, no início da Guerra dos Sete Anos, os lusitanos iniciavam sua reforma naval, e a militar (terrestre) ainda esperaria o início da Campanha peninsular, ou melhor, das hostilidades de fato.

Portanto, encontravam-se os portugueses em situação de severa desigualdade militar, e ainda não totalmente preparados para enfrentar o poderio de Espanha e França coligados. A ameaça maior em termos de território, contudo, verificava-se na distante América portuguesa. Essa atitude de neutralidade contrariava enormemente o desejo da Inglaterra, claro que ansiosa pelo auxílio lusitano desde o começo da guerra, pois a Guerra dos Sete Anos foi um conflito de conquistas ao redor do globo para a Inglaterra e Londres não queria perder nenhum quinhão oferecido pelo conflito. Portugal era o aliado histórico dos ingleses e sua ausência era pouco entendida às margens do Tâmis. Mas, essa ausência, como já vimos, era causada não só pelo despreparo militar dos portugueses, mas pela total desconfiança do Ministério capitaneado por Pombal, em relação aos intentos da Coroa britânica.²¹⁰

Entretanto, sem sombra de dúvida, a reforma naval portuguesa da segunda metade do século XVIII, ao contrário da grande reforma militar,²¹¹ não aconteceu somente após a guerra

²⁰⁹ Cf. Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal (séc. XVI a XVIII)*; Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Discurso sobre as vantagens que o Reino de Portugal pode tirar da sua Desgraça por ocasião do Terremoto no primeiro de novembro de 1755*. v. IV. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²¹⁰ Cf. Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825; História Naval Brasileira*. v. II; Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*.

²¹¹ Carlos Selvagem. *Portugal Militar*; Carta Patente de 10 de julho de 1762, nomeando o *Conde de Lippe Marechal General dos Exércitos do Reino*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. Aqui indico apenas o ponto inicial da reforma militar terrestre que, logo foi seguida por muitas outras modificações no exército português, mesmo após a saída de Lippe de Portugal. Isso por que a transferência de três regimentos de primeira linha para o Brasil, seguidos pelo Tenente-General Bohem e pelo Mestre de Campo, Carlos Funk, comprovam que essa reforma foi estendida ao Estado do Brasil. Mas, como indicamos, essas resoluções

com a Espanha e sim, iniciou-se justamente após o terrível terremoto de 1^o de novembro de 1755. O fato é que, dentre as dezenas de imóveis públicos destruídos pelo tremor e pelo destruidor incêndio que se seguiu, encontramos a própria Ribeira das Naus de Lisboa.²¹² Um grande estaleiro localizado próximo ao Palácio do Rei D. José I, um centro formador de mão-de-obra voltada especificamente para a construção naval e que, ao lado da sua função precípua de lançar ao mar navios para a Esquadra lusitana, também era um ponto importante para a manutenção dos mesmos navios, ou seja, reformá-los e mesmo reconstruí-los para continuar em serviço durante largo período.²¹³

A Ribeira das Naus de Lisboa tinha uma origem bem antiga, remontando ao reinado de D. Afonso V e ganhando situação de relevo em meio aos outros estaleiros no reinado de D. Manuel I, a partir de 1501, herdeiro das antigas tercenças ou taracenas de Lisboa, como eram chamados os estaleiros no final do século XIV.²¹⁴ A Ribeira das Naus, portanto, foi de fundamental participação em plena época da conquista do Império Marítimo português.²¹⁵

Para reconstruir o importante estaleiro, bem como outros imóveis sobejamente necessários à administração lusitana, o Ministério liderado pelo marquês de Pombal recorreu a um imposto lançado imediatamente após a catástrofe natural. O trecho a seguir foi retirado, propositadamente, de um autor notoriamente contrário ao período pombalino, para mostrar que suas rápidas ações serviram para reconstruir a capital devastada do Império:

... várias medidas oportunas lhe são incontestavelmente devidas... imposto de quatro por cento sobre as mercadorias entradas em Lisboa, o que permitirá a construção do Arsenal da Marinha e das Secretarias da Praça do Comércio...²¹⁶

Além dessa medida inicial, outras foram tomadas em seguida, como a isenção total de impostos para os materiais destinados à reconstrução do estaleiro, buscando-se a conclusão das obras que eram, de fato, conduzidas pelo Estado. É o que se lê neste Decreto: “Determina que todos os materiais destinados às obras reais de reedificação do Arsenal de Lisboa sejam

quanto às forças terrestres, foram um pouco posteriores ao que foi feito com a Marinha Real, incluindo as reformas estendidas à América portuguesa.

212 Decreto de 28 de Janeiro de 1758. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

213 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*.

214 Oliveira Marques. *História de Portugal*, p. 17-85. v. II.

215 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

216 João Ameal. *História de Portugal*. Ver também Decreto de 02 de janeiro de 1756. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

isentos de quaisquer impostos quer na origem quer em Lisboa.”²¹⁷

Sem sombra de dúvida, o Ministério escolhido por D. José I, além de originar atos administrativos visando a finalização das obras, em meio a toda uma capital do Reino em reconstrução, procurou levantar os imóveis perdidos recorrendo a profissionais experimentados, notar no texto abaixo, a data do Alvará:

Após o terramoto de 1755, por alvará de 14 de Novembro, foi determinada a reconstrução da Ribeira das Naus no local que tinha ocupado anteriormente, seguindo o risco de Eugênio dos Santos de Carvalho. Surge então o Arsenal da Marinha de Lisboa: um estabelecimento situado na margem Norte do Tejo, ocupando os terrenos dos Paços da Ribeira, dos Paços dos Infantes e o espaço onde fora a Ribeira das Naus, cujas construções ficaram destruídas.²¹⁸

Além de reconstruir o antigo estaleiro, o marquês de Pombal, inaugurou em 1759 naquele local antes ocupado pela tradicional Ribeira das Naus, um espaço manufatureiro naval completamente remodelado. Observar as fotos abaixo do monumento preservado, no início do século XX, trazendo o aspecto dado ao Arsenal na reconstrução efetuada por Pombal.

217 Decreto de 28 de janeiro de 1758. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

218 Manuel da Costa Amorim. A Capela de São Roque do Arsenal de Marinha. *In: Revista da Armada*, n.º 350.



FIGURA – 2

O novo estaleiro era condizente com os avanços ocorridos na técnica de produção de navios na Europa, na mesma época. Dentre essas técnicas, importantes, incluiu-se no projeto do arquiteto Eugênio dos Santos, duas carreiras de construção naval feitas de cantaria. A Figura 3 nos mostra essas carreiras de cantaria, algo que já não existe mais em Lisboa, porque o vetusto Arsenal de Marinha foi transferido de local, e essa parte destinada apenas ao serviço em navios foi demolida.



FIGURA - 3

Portanto, não precisando mais lançar-se as naus a partir do próprio terreno, de uma carreira de madeira levantada na praia, como observamos na Figura abaixo; o que normalmente trazia problemas ao navio ainda em produção, sem contar com casos de perda total do navio durante o lançamento.

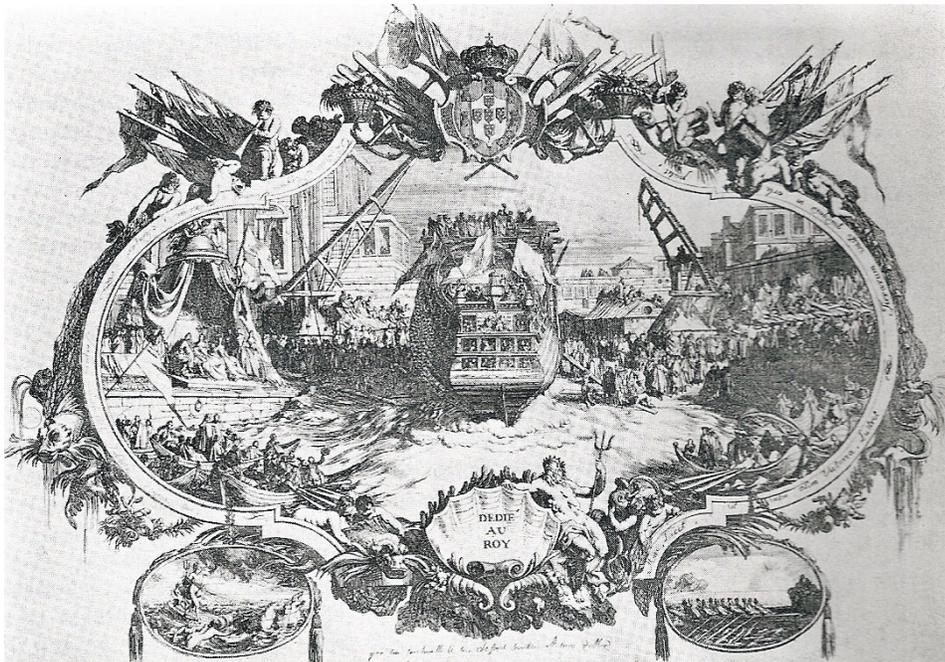


FIGURA - 4

Em consonância a essas inovações, durante a inauguração, também foi aberta a nova “Sala do Risco”, aonde se projetavam as novas embarcações por meio de um método peculiar e exclusivo dos estaleiros de Portugal. Nesse método, utilizavam-se formas padronizadas de madeira, as quais poderiam ser enviadas para qualquer ponto do Império Marítimo português, onde as formas de madeira seriam compreendidas por Carpinteiros da Ribeira na construção dos navios, deixando a informação livre de qualquer perigo, caso as formas fossem interceptadas por qualquer navio inimigo durante seu trajeto, pois não seriam compreendidas por construtores navais de outros países.²¹⁹

Ao lado dessas melhorias de grande valor, também foram contratados trabalhadores especializados na arte naval. A maioria deles, mais de trezentos operários, veio de estaleiros da Inglaterra. Portanto, uma contratação feita com o intuito de passar aos operários do Arsenal de Marinha de Lisboa, as novas técnicas empregadas na construção naval pela maior potência marítima européia.²²⁰

Apropriadamente, a nova unidade de produção de navios, ou melhor, estaleiro, recebeu uma designação diferente, Arsenal de Marinha ou Arsenal da Marinha. A Ribeira das Naus, dessa forma, era deixada ao passado. Corroborando essa decisão tomada à época existe um curioso manuscrito da lavra do próprio marquês de Pombal, mostrando a nova nomeação como algo destinado a modernizar o antigo estaleiro, sendo uma das medidas da nova política naval portuguesa.²²¹

O Arsenal de Marinha era uma unidade completamente dedicada ao serviço da Marinha lusitana, ficava diretamente subordinado à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, as verbas necessárias vinham da Fazenda (o sistema do Erário Régio foi criado um pouco depois) que no Reinado de D. José I era controlada diretamente por Sebastião José de Carvalho e Melo. Portanto, uma situação ideal para a concretização da reforma naval. Quanto ao Arsenal de Marinha de Lisboa, seus navios serviam mais propriamente à Esquadra (serviço de guerra) ou, quando necessário, às Carreiras da Índia e Brasil (serviço mercante designado pelo Reino ou para escolta dos mercantes), frotas de vital importância à economia e

219 Fonte: Museu da Marinha de Portugal/Exposição Permanente. www.mdn.gov.pt ou www.museu.marinha.pt

220 Dezoteux de Comartin. L’administration de Sébastien-Joseph de Carvalho et Melo, conte d’Oeiras, marquis de Pombal. In: *O Brasil na administração pombalina*, p. 277.

221 Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

manutenção de um Império Marítimo, frotas que eram escoltadas²²² por um ou mais navios da Esquadra de forma padrão.

Outro ponto relevante é que o novo estaleiro de Lisboa serviu de inspiração para reproduzir unidades semelhantes ao longo do Império marítimo português. O Ministério português conduzido por Pombal, tinha em mãos, um modelo para recriar à volta do Império. Esse sistema empreendido, durante o período pombalino, de criar Arsenais de Marinha em vários pontos do Império Ultramarino era possível devido ao grande número de funcionários especializados trabalhando em Lisboa, além do fato de contar com Arsenais produzindo navios de guerra de grande porte, enquanto o Arsenal de Marinha de Lisboa encontrava-se em reconstrução. Em 1777, quando D. Maria I sucedeu seu pai, três mil operários de inúmeras especialidades encontravam-se no Arsenal de Marinha de Lisboa.²²³ Esses funcionários poderiam ser transferidos (mestres-construtores e carpinteiros navais, dentre os mais importantes) para qualquer ponto do Império, e ainda, treinar mais operários no local em que estivessem trabalhando.²²⁴

Não esqueçamos que tendo estaleiros subordinados diretamente à Secretaria da Marinha era possível manter de forma permanente, estaleiros que sobreviviam precariamente desde a colonização da América portuguesa e outras possessões. Eram estaleiros usualmente utilizados quando havia necessidade, recebendo ordens de algum potentado da Capitania ou trabalhando em alguma embarcação particular. Mas, a partir do período pombalino, seriam unidades com um comando militar e tendo a quem se reportar hierarquicamente em Lisboa. Sem dúvida, uma vida burocrática aliada à construção naval existente, que manteria os Arsenais de Marinha sempre de prontidão, para quando fossem necessários para a administração do Império marítimo.²²⁵

Ao lado da idéia de criação dos Arsenais de Marinha, as reformas pombalinas engendraram diversas ações para reforçar o emprego naval, certamente ações iniciadas sob a

²²² Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 139-63.

²²³ Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 68.

²²⁴ Cf. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. VI et LXIV; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Juvenal Greenhalg. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*; Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*, p. 378. v. II; Ney Malvasio, *O Arsenal de Marinha de Santos*. (monografia); Thorfbio Lopes. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história*.

²²⁵ Alvará de 03 de março de 1770. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

ótica imperial devido à abrangência dessas medidas verificadas de Belém a Goa, antes mesmo, relembramos, de Portugal ser invadido por tropas espanholas em 1762.²²⁶ O que nos mostra, de fato, o que foi destinado aos meios navais portugueses, desde o início, estava dissociado da reforma do exército, de 1762.

A reformulação da marinha portuguesa, lembrando aqui da Secretaria da Marinha, agregada ao Ministério da Marinha e Domínios Ultramarinos, continuou sob a visão de seus mentores no Reino e executores na América portuguesa, o próprio Pombal; Francisco Xavier de Mendonça Furtado e sua larga experiência no Grão-Pará e Maranhão; Martinho de Melo e Castro, sucedendo o anterior na Pasta da Marinha e Ultramar; o Conde da Cunha, primeiro Vice-Rei instalado no Rio de Janeiro; D. Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus.²²⁷

O ministério de Pombal e, conseqüentemente, o Reinado de D. José I, iniciaram-se exatamente no início de um grande declínio na produção aurífera brasileira, o que não deixou de ter grandes conseqüências para a política levada a cabo pelo novo governo.²²⁸ A reforma naval, dentre outras tarefas, tentava equilibrar as finanças de Portugal, pois a economia só voltaria ao estado de equilíbrio através do crescimento das riquezas do próprio Império Marítimo, possuidor de uma autêntica frota mercante lusitana (transportando diversos bens tropicais encontrados na América portuguesa), escoltada por navios de guerra construídos nos Arsenal de Marinha distribuídos ao redor dos Domínios portugueses. O ouro e os diamantes, certamente declinavam, ano após ano, mas a política de um Império Marítimo buscava outras formas de sustentar a economia lusitana.²²⁹

Ao lado dessa nova visão da economia do Império, totalmente diferente da época de D. João V que em grosso modo, viveu da produção aurífera brasileira, temos inclusa a

²²⁶ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41;
Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 119-39.

²²⁷ Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*; Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na era pombalina*. 3 v, trazendo as cartas de Francisco Xavier de Mendonça Furtado; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Discurso sobre as vantagens que o Reino de Portugal pode tirar da sua Desgraça por ocasião do Terremoto no primeiro de novembro de 1755*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; *Cartas diversas recebidas por Sebastião José de Carvalho e Melo*. Arquivo Nacional/Fundo Secretaria do Estado do Brasil, cod. 86; *Documentos interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Arquivo do Estado de São Paulo.

²²⁸ Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*.

²²⁹ Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal (séc. XVI a XVIII)*; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II.

reforma naval pombalina, com novas unidades manufatureiras (Arsenais de Marinha) ligadas à produção naval e espalhadas pelo Império como um todo, criando vários postos de trabalho especializados (centenas de trabalhadores na distribuição dos estaleiros).²³⁰

Entretanto, analisando as primeiras medidas da reforma, vemos que nem todas frutificaram do dia para a noite durante o Reinado de D. José I. Mas, as diversas resoluções que foram sendo criadas durante o período pombalino mostraram-se de acurada visão para a segunda metade do século XVIII, lembrando aqui das reformas navais levadas a cabo em outros países europeus.

Contudo, deixo a observação de que essas medidas e realizações no meio naval, de agora em diante analisadas sob um verdadeiro caudal de detalhes, virão em parte, em ordem cronológica, pois o intuito é deixá-las conexas com os principais acontecimentos ocorridos no Império Marítimo português: ascensão de D. José I ao trono, terremoto em Lisboa, Pombal e seu grupo de selecionados no Ministério em Lisboa ou distribuídos pela América portuguesa, Guerra dos Sete Anos, transferência do Vice-Reinado para o Rio de Janeiro, reconquista do Rio Grande de São Pedro e final do Reinado.

Depois, viria a chamada “Viradeira” (Reinado de D^a Maria I) e a regência joanina. Ambos, contudo, preocuparam-se com a continuidade da reforma naval, o que é mais importante enunciar, pois a reforma, ao contrário de muitos outros aspectos iniciados no período pombalino, não acabou em 1777. Dessa forma, apesar do aspecto, às vezes, cronológico, temos a análise totalmente ligada aos fatos históricos de maior monta. O que, certamente, nos traz o porquê de uma reforma naval ampla visando solucionar os problemas do Reino lusitano com a economia e com a manutenção de seus distantes Domínios, disputados por elementos externos, resultando nas conseqüências.

Algo digno de nota, é que após o início do desenvolvimento da marinha portuguesa na segunda metade do século XVIII, o Ministério da Marinha e Ultramar teve seu detentor da pasta substituído de forma inusitada, pois Diogo de Mendonça Corte Real foi banido da Corte. Segundo o texto do Decreto, Diogo de Mendonça Corte Real recebeu a seguinte “ordem de banimento”: “... no prazo de três horas saia da Corte para distância de quarenta léguas, donde não entrará mais.”²³¹

A par o aspecto do texto, o que se lê é uma reformulação completa, na Secretaria de Marinha, em seguida ao terremoto de Lisboa e em consonância com a reconstrução do

²³⁰ Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, p. 18. v. I.

²³¹ Decreto de 30 de agosto de 1756. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

primeiro Arsenal de Marinha, a antiga Ribeira das Naus de Lisboa. Para entender melhor a demissão de Diogo de Mendonça Corte Real, recorro ao grande volume de cartas do irmão de Pombal, Francisco Xavier de Mendonça Furtado que, estando à frente do governo do Grão-Pará e Maranhão, procurou tirar esse Estado da situação econômica em que se encontrava, essas idéias de soerguimento da economia visavam o âmbito do Império Ultramarino. Eu já tratei de seu expediente de grande alcance, na expulsão dos jesuítas que monopolizavam a extração de produtos da Amazônia e, na criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

Mas, o Governador Mendonça Furtado viu que aqueles extensos Estados imersos em áreas de florestas, eram sim, uma das chaves para Portugal livrar-se da compra de madeiras para construção naval em outras nações da Europa:

... se na Ribeira das Naus (Lisboa) se gastasse só madeira do Maranhão ou Brasil, persuado-me que Sua Majestade, com a despesa com que faz uma Nau, poderia, sem dúvida, fazer seis, e ficaria muito mais bem servido. E é certamente infelicidade nossa que se estejam queimando excelentes madeiras, e que estejamos comprando por grossíssimas somas as do Norte (Europa), que a maior parte delas vem ardidadas, para se fazerem naus que duram os poucos anos que temos experimentado, depois de se ter gasto em qualquer delas o grande cabedal que ainda se não averiguou em jornais (trabalhadores), e más madeiras; queira Deus que agora se acabe de conhecer a utilidade deste importante negócio, que será uma das felicidades de Portugal.²³²

Vê-se que Mendonça Furtado nessa carta de 1752, enxergava o futuro de seu Reino através do bom uso da América portuguesa, inclusive, lastimando-se pela queima de madeiras em meados do século XVIII. Em outra carta, também do mesmo ano, dirigida ao Ministro da Marinha e Ultramar Diogo de Mendonça Corte Real, discutindo sobre quem seria a melhor escolha para dirigir cortes de madeira; Mendonça Furtado é claro quanto à nova visão de Estado surgindo na segunda metade do século XVIII, procurando se livrar de indivíduos apenas interessados no rápido enriquecimento ou pedindo alguma mercê do Rei.

... quem administre esta fábrica (corte de madeiras) por conta da Fazenda Real (papel do Estado), com consciência, honra e verdade, que é o de que estas terras estão bastantemente faltas.²³³

232 Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na era pombalina*, v. III.

233 Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. *In: História Naval Brasileira*. v. II, p. 373.

Naquela época, os cortes de madeira eram feitos por contratadores e não por funcionários indicados pela Secretaria da Marinha, outro aspecto modificado durante a reforma.²³⁴

Ao lado disso, o governador Mendonça Furtado, também viu que o melhor mesmo seria construir as naus (menciono os principais navios para a Esquadra, e não as pequenas embarcações, construídas de forma mais comum, em diversos locais) no próprio Estado, de onde a madeira seria extraída. No Estado do Grão-Pará, já havia uma Ribeira das Naus, dedicada à construção de pequenas embarcações e a proposta do irmão de Sebastião José de Carvalho e Melo era aumentar a capacidade do estaleiro existente. Ao que tudo indica, Diogo de Mendonça Corte Real recebeu as propostas de manutenção de mais um estaleiro de construção de navios de grande tonelagem, tal qual o instalado em Salvador, com ouvidos moucos.

... sendo o governador de parecer que se a Coroa mandasse fazer no Estado algumas naus...
“ordenando que se fabriquem nesta cidade (Belém), não conheço nem tenho notícia de outro sítio mais próprio para esta fábrica.”²³⁵

A carta acima é de 1751, primeiro ano de governo de Mendonça Furtado no norte da América portuguesa e endereçada diretamente ao Rei D. José I. Contudo, após seu retorno ao Reino e o avanço da reforma naval, procurando a fixação de um maior número de grandes estaleiros, Belém seria a primeira a iniciar a construção de uma grande nau, seguindo os moldes do reconstruído Arsenal de Marinha de Lisboa. Em junho de 1761, portanto, dez anos depois das cartas elucidativas do antigo governador, iniciou-se a instalação de um grande estaleiro em Belém, o novo Governador e Capitão-General Manuel Bernardo de Melo e Castro, devido às instruções recebidas, decidiu-se em primeiro lugar pela construção de uma nau de guerra para a Esquadra portuguesa.

... e manda alçar telheiros e, as mais oficinas próprias da construção náutica, para o qual vieram de Lisboa os preciosos operários (carpinteiros navais e diversos artífices da arte naval) da Ribeira das Naus.²³⁶

234 *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. VI et LXXXIX.

235 Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. *In: História Naval Brasileira*. v. II, p. 372.

236 Thoríbio Lopes. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história*.

Contudo, devido ao porte de uma nau, um navio de quilha de grande comprimento, mais de uma coberta para instalação de seus canhões e maior calado para navegação em alto mar, foi necessário procurar-se outro terreno para o estaleiro.

A Casa das Canoas de Belém situava-se defronte do Palácio do Governo, e não tinha capacidade de armazenar madeiras, nem permitia as construções de porte, pois a sua praia era de lodo solto até grande profundidade. Para a Nau *Nossa Senhora de Belém* foi necessário implantar o estaleiro no extremo ocidental da cidade, junto ao Convento de São Boaventura e próximo ao Estaleiro da Companhia de Comércio, passado à Fazenda Real, onde continuou o depósito de madeiras.²³⁷

Aqui temos a primeira instalação de um Arsenal de Marinha, inspirado no modelo de Lisboa, em terras da América portuguesa. A nau *Nossa Senhora de Belém* foi lançada ao mar em vinte e sete de março de 1767, algo bastante moroso em relação aos outros navios construídos no Império Ultramarino na mesma época, veremos, entretanto que esse navio teve bastante serviço na Esquadra portuguesa. Na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, existem documentos que trazem os gastos com o Arsenal na época da construção da nau *Nossa Senhora de Belém*, o interessante é o grande volume de ferro empregado, o que constituía algo de primeira importância para a manufatura praticada na América portuguesa, bem como da existência de trabalhadores especializados *in loco*. Alguns desses trabalhadores vinham diretamente do Arsenal de Marinha de Lisboa e, treinavam outros no próprio local, sendo que muitos, no que concerne ao trabalho de construção naval eram índios, mulatos e escravos africanos.²³⁸

O que nos mostra o Arsenal de Marinha de Lisboa como ponto principal da formação

Nota-se que em mais de uma fonte do período, cartas, decretos, existe uma confusão entre Ribeira das Naus e Arsenal de Marinha. A diferenciação foi feita pela própria cúpula do Estado português, mas é claro que nos mais distantes pontos do Império Ultramarino, essa confusão continuou por alguns anos, por saudosismo ou por verdadeira ignorância da reformulação dos estaleiros, que passavam totalmente para o controle da Secretaria de Marinha, no período final do Reinado de D. José I. O mais importante para a compreensão dessa mudança é o próprio título do texto da lavra do Marquês de Pombal: Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*.

237 Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. *In: História Naval Brasileira*. v. II, p. 378.

238 José Feijó de Melo Albuquerque. *Despesas do Arsenal do Pará (1761-66); Manuscrito sobre o ferro utilizado no Arsenal (1761-66)*. Biblioteca Nacional/Rio de Janeiro/Divisão de manuscritos, 03,4, 023 e 024. Infelizmente, não são mostrados de forma separada os gastos relativos à construção da nau de guerra e, com as outras pequenas embarcações, produzidas no Arsenal de Marinha do Pará.

dos trabalhadores especializados na arte naval, e que enviados a qualquer ponto do Império Marítimo português, treinavam outros indivíduos nesses locais. Isso, certamente, era a política praticada no período pombalino para o Império Ultramarino, baseando-se num grande centro que formava indivíduos especializados e a utilização do potencial desses indivíduos em qualquer canto dos Domínios portugueses, sem contar a expansão desse potencial através do treinamento.²³⁹

Contudo, o problema referente a quem seria o principal funcionário em uma Capitania (ou na capital de um Estado Ultramarino, exemplo de Belém) capaz de decidir sobre o trabalho no estaleiro, gerou certo conflito. Um conflito, principalmente quanto aos recursos destinados ao estaleiro, pois vimos que parte das instalações passou diretamente da Companhia Geral de Comércio à Fazenda Real.²⁴⁰ Em Belém, a falta de um funcionário ligado diretamente à Secretaria de Marinha para gerir o Arsenal, trouxe problemas desde o início, como verificamos, na maior parte quanto aos recursos, indicando que a resolução para isso encontrava-se nos quadros do efetivo militar da Secretaria de Marinha.

Em Lisboa, esses problemas não aconteceram no primeiro Arsenal de Marinha, por que o próprio Pombal tinha os recursos da Fazenda Real/Erário Régio sob seu controle, desde que assumiu a Pasta de Ministro de Estado e trabalhava, lado a lado com o detentor da Pasta do Ministério da Marinha e Ultramar. Esses problemas surgiram ao redor do Império Marítimo, em que os estaleiros necessitavam de um funcionário para gerir suas verbas específicas. No Estado do Grão-Pará, designou-se o Provedor da Fazenda Real para controlar os recursos relacionados ao estaleiro, esse sistema era o mesmo nos outros Estados e suas Capitânias. Em Belém, de pronto surgiu um conflito, pois o Provedor não geria os recursos destinados ao estaleiro de forma exclusiva, movimentando-o para outras funções ou obras locais e, isso confiando na honestidade de um funcionário que não tinha qualquer ligação com a Marinha Real.²⁴¹

A solução engendrou a origem de um posto de fundamental importância para os Arsenais de Marinha, baseado na prática e observação do que estava ocorrendo, no período

²³⁹ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (org.s). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*; Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II.

²⁴⁰ Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 374-78.

²⁴¹ Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 374-78.

final do Reinado de D. José I. Foi o posto de Intendente de Marinha que só poderia ser preenchido por um oficial superior da marinha de guerra portuguesa. O Arsenal de Marinha que recebeu a primeira nomeação de um Intendente no Império Marítimo português foi o estaleiro de Salvador, em 1770 (ver Anexo com o Alvará relacionando as funções desse oficial).²⁴²

Em Salvador, situava-se o principal estaleiro da América portuguesa. Por isso, a preocupação em designar o primeiro Intendente de Marinha para exercer suas funções no estaleiro baiano. Mas, a função de Intendente de Marinha, logo se mostrou ideal para gerir um Arsenal de Marinha, pois em primeiro lugar, os investimentos destinados a um estaleiro (construção naval, corte de madeira e reparos de navios em trânsito) não seriam mais desviados para outros destinos.²⁴³

Ao lado dessa função específica, também se procurava evitar o desperdício, pois agora o que era relativo ao Arsenal de Marinha, seria realizado por alguém que tinha os conhecimentos específicos da profissão, um oficial de marinha de posto superior, também se evitava a corrupção, mais uma prática evidenciada nas reformas pombalinas, já que o oficial de marinha, respondia diretamente ao Ministério da Marinha e Ultramar, além de ter voto nas Juntas de Fazenda da Capitania em que servisse, evitando os desnecessários desperdícios.²⁴⁴

242 Alvará de 03 de março de 1770; Carta Régia de 11 de março de 1770; Carta Régia de 12 de agosto de 1797. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. LXXXIX.

243 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 40.

244 Alvará de 03 de março de 1770. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 40.



FIGURA – 5

E essa criação de um cargo específico para um oficial de marinha, em 1770, mostra que o trabalho, até então, conduzido pelos Provedores foi realmente mal conduzido. O Intendente de Marinha, no período pombalino, designado apenas para os estaleiros mais importantes para o serviço de construção naval (Salvador, Belém e Goa), foi uma decisão voltada para a profissionalização da marinha,²⁴⁵ substituindo o Provedor da Fazenda que, além de não ser ligado de forma exclusiva à marinha, não cumpriu com o que lhe foi designado, já que no início do Reinado de D. José I, foi elaborado um *Regimento para a o Provedor Mor*, na Bahia. Esse Regimento especificava suas funções e cuidados que deveria ter com as naves buscando o porto de Salvador, para reparos em seus navios, notadamente as da Carreira da Índia, pois o Regimento aprovava a atracação dessas naus na Bahia para evitar os desperdícios existentes até então, incluindo severos casos de corrupção.²⁴⁶

²⁴⁵ Isso se verifica pela sobrevivência desse posto, muito além do nosso enfoque cronológico, sendo que o Intendente, na Marinha brasileira, continuou suas atribuições durante o Império e adentrou a República, com modificações diversas em suas funções nos dias de hoje, em que a Intendência transformou-se no Corpo de Intendentes da Marinha. Cf. Herick Marques Caminha. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*; www.mar.mil.br

²⁴⁶ Regimento para o Provedor Mor da Fazenda do Estado do Brasil, de 31 de

Regimento para o Provedor Mor da Fazenda do Estado do Brasil, em que se dá forma para o bom governo, e administração da despesa dos costeios (atracações no porto) das Naus de Comboio, Guarda-Costas e Índia, que forem à Cidade da Bahia... E porquanto me foi presente que para a despesa e costeios das Naus da Índia, que vão à Cidade da Bahia não há Regimento, porque estas se fazem, sendo graves os prejuízos, que da falta do referido resultam à minha Real fazenda, pelas desordens que nelas se praticam. Sou servido ordenar, que daqui em diante, se observe...²⁴⁷

Portanto, são duas reformas específicas para a legislação referente a uma melhor administração dos negócios do Império Marítimo português. A primeira, logo no início do Reinado de D. José I,²⁴⁸ mas a não condução do que era pretendido em Lisboa, conjuntamente com grande número de acusações enviadas ao Reino,²⁴⁹ trouxe uma segunda reforma na legislação pombalina,²⁵⁰ agora dentro dos padrões criados para a Marinha Real portuguesa. Essas duas modificações mostram-nos a estrita observação do serviço dos funcionários no Ultramar, prática corrente durante os tempos pombalinos.²⁵¹

Lembramos que, na situação vivida no Grão-Pará, corroborando essas medidas destinadas ao melhor gerenciamento de um estaleiro de grande porte, ao mesmo tempo que se buscava uma mais perfeita forma de administração no Ultramar, seguiu-se a nova solução, inclusa na reforma naval pombalina, também em substituição do Provedor Mor da capital do Estado:

O cargo de provedor da fazenda do Pará, anexo ao juiz de fora e com as modificações determinadas pela Carta Régia de 05 de setembro de 1760, foi extinto por outra Carta Régia de

outubro de 1752. In: José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 323-26.

²⁴⁷ Regimento para o Provedor Mor da Fazenda do Estado do Brasil, de 31 de outubro de 1752. In: José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 323.

²⁴⁸ Regimento para o Provedor Mor da Fazenda do Estado do Brasil, de 31 de outubro de 1752. In: José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 323-26.

²⁴⁹ Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 374-78; Luiz de Almeida Portugal, 2.^o marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro* (1769-1776), p. 21.

²⁵⁰ Alvará de 03 de março de 1770. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁵¹ João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (org.s). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa* (séculos XVI-XVIII); Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II.

06 de julho de 1771... extinguindo-se a provedoria... “*pelo justo e necessário motivo das inveteradas desordens, que caracterizaram de péssima a sua administração nos negócios concernentes às rendas e despesas do Estado.*”²⁵²

O Arsenal de Marinha do Pará, em virtude da má administração de seus recursos, recebeu a nomeação de seu Intendente pouco tempo depois do primeiro oficial, designado para Salvador.

Em 31 de dezembro de 1772, assumiu, o posto de intendente de Marinha (em Belém), Mathias José Ribeiro... conforme lhe fora ordenado, conforme o disposto para a Bahia, no Alvará de 03 de março de 1770...²⁵³

Prevendo um melhor trabalho nos grandes Arsenais de Marinha, no Ultramar, o Ministério pombalino também designou um Intendente para servir no principal estaleiro da Índia portuguesa.

... Nós aqui estamos esperando por todo este mês a nau, que vai para a Índia, em que vai o Governador e o Arcebispo, e José Sanches para a Inspeção da Marinha; o que ela der de novo (nau) avisarei na primeira ocasião.²⁵⁴

Em outra carta do Vice-Rei do Brasil, marquês do Lavradio, mais uma vez o oficial José Sanches é citado, apesar da confusão quanto ao seu posto, situação muito comum nos documentos da época.

... aqui nos achamos há bastante tempo sem novas de Lisboa, todos os dias as estamos esperando, e igualmente as naus, que vão para a Índia, em que vai o novo Governador... muitos oficiais, e ministros, e me escreveu José Sanches, que é o Comandante, e que também vai encarregado da Inspeção da Marinha...²⁵⁵

Portanto, o período pombalino mostrou a busca pelo aperfeiçoamento prático da Secretaria criada no Reinado anterior. Mas, a simples criação da Secretaria no Reinado de D.

²⁵² Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 374.

²⁵³ Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 374-75.

²⁵⁴ Carta de Amizade escrita ao ILM^o e Exm^o Sr. Dom Antônio de Alencastre, a 11 de agosto de 1773. In: *Cartas do Rio de Janeiro* (1769-1776), p. 133.

²⁵⁵ Carta de Amizade escrita ao ILM^o e Exm^o Sr. José de Almeida Vasconcelos, a 10 de setembro de 1773. In: *Cartas do Rio de Janeiro* (1769-1776), p. 133.

João V não trouxe as modificações necessárias, como a previsão do efetivo exato para o serviço naval, tanto para o trabalho de construção (estaleiros), como a bordo da Esquadra (oficiais e demais membros da tripulação).²⁵⁶

Em verdade, a falta de equipagem (tripulação, marinheiros em suma) numerosa para os navios portugueses (mercantes e de guerra) e, a falta de oficialidade (oficiais de educação naval profissional) na Esquadra, mostrou-se um problema para a concretização do ideal visualizado de uma marinha do Reino e seus Domínios. A Secretaria da Marinha, criada em 1736, agregada ao Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, necessitava, realmente de oficiais com educação profissional²⁵⁷ para conduzir os navios da Esquadra, livrando-se assim, da contratação de oficiais ingleses e de outros países.

Era um problema que se mostrava claro, primeiro ter um efetivo de oficiais militares, evidentemente, pois sua missão era servir a bordo da Esquadra, formada pelos navios de guerra do Reino. O efetivo, entretanto, não existia de forma definida, mesmo após a criação de uma Secretaria de Marinha no Reinado de D. João V.²⁵⁸

O objetivo que se mostrava ao novo Reinado, o chamado período pombalino, era providenciar uma educação prática e profissional para novos oficiais militares preparados para a perfeita condução dos navios de guerra; definir os postos desses militares, ao contrário dos simples comandantes que existiam, normalmente nobres que se dedicavam a esse serviço para o ganho de mercês e lucros com produtos trazidos a bordo e, maiores promoções dentro da hierarquia da nobreza lusitana. A saída para isso era manter os comandantes e pilotos, hierarquia remanescente do século XVII,²⁵⁹ que quisessem permanecer no serviço da Esquadra, adequando-os a um posto militar definido. E, desse modo, colocava-os ao lado dos novos oficiais criados na reforma efetuada no período pombalino e, sob as ordens da Secretaria de Marinha.

Faço minhas palavras, o que se encontra em algumas fontes indicando, de um lado a falta de braços para manobrar os navios e, de outro, a não existência de um número adequado de oficiais para comandar os mesmos navios. Charles Boxer que compreendeu o Reino português como um Império Ultramarino, deixou fontes importantes para o entendimento da situação que ora descrevo. O trecho seguinte resume os problemas enfrentados pelo Reino

²⁵⁶ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

²⁵⁷ Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*, p. 28-30.

²⁵⁸ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

²⁵⁹ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*.

português no que concerne à marinha portuguesa e sua tripulação, problemas que teriam de ser modificados:

Durante todo o século XVIII persistiu a escassez de oficiais navais portugueses experimentados, o que explica por que tantos oficiais holandeses, ingleses, franceses e até alguns espanhóis, prestaram serviço na Marinha de Sua Majestade Fidelíssima. Por outro lado, havia alguns comandantes notavelmente competentes, por exemplo, Antônio de Brito Freire e Gonçalo de Barros Alvim, que serviram à Coroa por trinta ou quarenta anos, em atividade praticamente contínua, nas frotas da Índia e do Brasil.²⁶⁰

Em outra passagem elucidativa:

Viajantes estrangeiros sempre comentavam que as tripulações dos navios de guerra portugueses, dos da Carreira da Índia e dos navios do Brasil, eram compostas por uma variedade notavelmente grande de nacionalidades, muito mais do que nos barcos de outras nações numa época em que a profissão de marinheiro era bem mais internacional do que agora.²⁶¹

Faço a observação de que todas as Frotas foram citadas, as duas principais da marinha mercante, Carreira do Brasil e da Índia, e a Esquadra, composta pelos navios de guerra, mais importante para o desenvolvimento deste trabalho, cuja missão era escoltar essas duas Frotas mercantes (fosse sob o sistema de comboios ou não) e defender todos os Domínios do Reino. Num trecho um pouco mais adiante, o autor britânico traz um relato importante a respeito do uso de escravos negros na tripulação dos navios.

Particularmente, os navios da Carreira da Índia que faziam a viagem de regresso a Lisboa, dependiam cada vez mais de escravos negros para completar as tripulações, como explicava o vice-rei da Índia em 1738: *Todo o pessoal marítimo que se encontra agora em Goa, incluindo oficiais, marinheiros, artilheiros, pajens e grumetes, mal chega (excluindo os doentes) a 120 homens, o que é aproximadamente o número necessário para tripular um único navio da Carreira na viagem de regresso, especialmente nesta monção, quando não há cafres procedentes de Moçambique e há escassez deles aqui em terra, e que, portanto, eles não estarão disponíveis para navegar como homens do convés e realizar o trabalho duro, como*

²⁶⁰ Charles Boxer. *O império marítimo português* – 1415/1825, p. 229.

²⁶¹ Charles Boxer. *O império marítimo português* – 1415/1825, p. 241.

geralmente acontece.²⁶²

Nas diversas medidas empreendidas no Reinado de D. José I, veremos adiante algo que tocava especialmente a utilização de escravos negros, nas tripulações dos navios portugueses. Para o importante problema da falta de braços para os navios portugueses, encontramos soluções sucessivas nas medidas régias estabelecidas durante o Reinado de D. José. Logo após o Ministro da Marinha e Ultramar ser banido da Corte, é importante notar, inicia-se o aparecimento dessas medidas ao longo dos anos. A primeira delas surgiu menos de um mês após a expulsão de Diogo de Mendonça Corte Real e seu objetivo visava o grande número de tripulantes portugueses procurando melhores soldos em marinhas de outros reinos, pois a Guerra dos Sete Anos havia começado. O início do Alvará indicava: “Impõe a perda de cidadania e confisco dos bens aos marinheiros que se assoldarem ao serviço de qualquer nação estrangeira.”²⁶³

Noto que as medidas da reforma naval, tinham o objetivo de moldar tanto a marinha de guerra como a mercante. Outra medida importante foi a que salvava os bens dos tripulantes de um navio, cujo dono estivesse falido: “Exclui as soldadas das equipagens dos navios mercantes, no concurso dos credores aos bens dos mercadores falidos.”²⁶⁴

É claro que também se encontra uma legislação comum para o período estudado, mesmo no resto da Europa, proibindo a entrada de noviços nas Ordens religiosas para não fugir do dever militar e anistiando criminosos, desde que servissem cinco anos no exército ou na marinha.²⁶⁵ São, portanto, medidas que auxiliavam o intuito de aumentar o número de tripulantes para a marinha. Quanto aos escravos marinheiros, aconteceu tanto o reforço de seus braços para a marinha, como houve a necessidade de não dar-lhes liberdade ou alforria quando os navios de que faziam parte da tripulação estivessem atracados em Portugal.

Escrevo isso por que a proibição da entrada de escravos africanos deu-se em setembro de 1761.²⁶⁶ A partir dessa data, um escravo africano que desembarcasse em Portugal, ganhava

262 Charles Boxer. *O império marítimo português* – 1415/1825, p. 229.

263 Alvará com força de Lei, de 27 de setembro de 1756. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

264 Alvará de 10 de junho de 1757. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

265 Alvará de 05 de maio de 1762; Aviso de 23 de outubro de 1762; Decreto de 09 de outubro de 1776. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

266 Alvará com força de Lei, de 19 de setembro de 1761. *Proíbe a introdução de escravos no Reino de Portugal vindos dos portos da África, América e Ásia,*

a tão sonhada liberdade. Mas, isso não se estendeu à marinha que os utilizava como tripulação, melhor ainda, não tinha como se estender, pois os escravos marinheiros africanos não deixavam de representar uma parcela importante nas tripulações, situação verificada segundo a citação do Vice-Rei da Índia na carta de 1738, descrevendo os navios portugueses das rotas da África ou da América portuguesa, transcrita na obra de Charles Boxer. Mas, a medida para resolver essa situação quanto aos escravos marinheiros, surgiu quinze anos depois da liberdade concedida em 1761, mais uma forma de entendermos os passos da reforma naval pombalina dados através da prática e não da simples burocracia: “Declara que os escravos marinheiros que entrem nos portos do Reino integrados nas equipagens dos respectivos navios não são abrangidos pelo Alvará de 19/9/1761.”²⁶⁷

Mas, a necessária tripulação dos navios do Império Marítimo português, também se encontrava na América portuguesa. Esse dado de grande importância e ainda pouco estudado em relação aos simples marinheiros engajados na costa brasileira, podemos encontrar nas elucidativas cartas do Vice-Rei, marquês do Lavradio, em meio à guerra com os espanhóis, no sul do Estado do Brasil: “Tive a honra de receber uma carta de V. S.^a ao mesmo tempo, que V. S.^a me remetia as recrutas (sic) dos marinheiros, que vieram dessa capitania...”²⁶⁸

E não só da Capitania de Pernambuco, procuravam-se marinheiros para serem incorporados na Esquadra da Marinha Real portuguesa, operando ao sul na campanha de reconquista do Rio Grande, sob o comando de Robert William Mac Douall. Esse pormenor, novamente nos é fornecido pelas cartas do Vice-Rei do Brasil, o marquês do Lavradio:

...As recrutas, o navio, os marinheiros que tenho requerido a V. Ex.^a, cada vez se me fazem mais necessários: espero da amizade, e eficácia de V. Ex.^a, queira favorecer-me como eu preciso...²⁶⁹

declarando forros e livres todos aqueles que forem desembarcados. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁶⁷ Aviso de 22 de fevereiro de 1776. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; Luiz Geraldo Silva. *A Faina, a Festa e o Rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar* (sécs. XVII ao XIX); Álvaro Pereira do Nascimento. *A Ressaca da Marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*.

²⁶⁸ Carta de Amizade Escrita ao Governador de Pernambuco, em 21 de março de 1775. In: *Cartas do Rio de Janeiro* (1769-1776), p. 157. Para esse assunto muito pouco estudado, temos o livro de Luiz Geraldo Silva. *A Faina, a Festa e o Rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar* (sécs. XVII ao XIX). Nessa obra que enfoca na maior parte, Pernambuco, temos muitos dados coligidos para compreender a existência de população marítima em quantidade, numa Capitania do período colonial.

²⁶⁹ Carta de Amizade Escrita ao Governador da Capitania da Bahia, em 14 de junho de 1775. In: *Cartas do Rio de Janeiro* (1769-1776), p. 159.

Além da política naval destinada ao aumento de marinheiros portugueses e dos Domínios ultramarinos, veio *pari passu*, a criação dos necessários postos de oficiais navais profissionais para tripular os navios da Lusitânia, além da definição da hierarquia, de forma mais clara desses oficiais sob as ordens do Ministério da Marinha e Ultramar, deixando-os totalmente ligados à política do Estado português.

Em trinta de maio de 1761, um Decreto regulamentou o uso de galões por parte de oficiais da Armada.²⁷⁰ Esse Decreto trouxe a padronização de uniformes usados pela oficialidade da marinha de guerra,²⁷¹ algo que era importante por que mostrava que cada oficial a bordo de um navio português estava subordinado ao Estado lusitano e, não a desejos pessoais ou movimentos encetados pela nobreza. O mesmo aconteceu nas Esquadras da França e da Inglaterra como notado na Introdução, em reformas do século XVIII, ou seja, a adoção de uniformes militares para os oficiais das marinhas de guerra.²⁷² Era a padronização de um símbolo ligando-os ao Rei, algo de destacado valor para quem estivesse a bordo durante um combate ou missão mais arriscada.

Sem sombra de dúvida, a criação dos uniformes navais trouxe, em consonância, postos de hierarquia definida dentro da marinha de guerra. A medida trazia não só a padronização da hierarquia desses novos postos, como também visava o aumento do efetivo. Em julho de 1761, foram criados os postos de vinte e quatro guardas-marinha, o interessante é ler no próprio Decreto²⁷³ que os postos de guarda-marinha recém-criados, ganharam uma correspondência com postos do exército, nesse caso, correspondentes ao posto de alferes do exército, algo vital para a prática militar coordenada.²⁷⁴ Um ano depois, o Reino criou doze

²⁷⁰ Decreto de 30 de maio de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. Outro ponto que destaco neste Decreto, é a criação dos uniformes antes de Portugal ser forçado a entrar nas hostilidades da Guerra dos Sete Anos, o que mais uma vez, dissocia a reforma naval da reforma militar terrestre.

²⁷¹ Destaco a Figura 5, que traz a criação do primeiro Intendente de Marinha, o oficial naval que está recebendo sua espada, em frente ao Rei, Sebastião José de Carvalho e Melo e o Ministro da Marinha e Ultramar; traz esse uniforme.

²⁷² Frederick Wilkinson. *Uniformi: oltre 500 divise dale origini ad oggi*, p.22; Preben Kannik. *Uniformi di tutto il mondo*, p. 182-83.

²⁷³ Decreto de 02 de julho de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁷⁴ Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. Este Decreto, vindo a lume após alguns anos de serviço dos oficiais de marinha trouxe a equiparação hierárquica entre o exército e a marinha (todos os postos), de forma padronizada.

“tenentes do mar” e mais dezoito guardas-marinha.²⁷⁵

Portanto, foram criados postos, em grande número, para oficiais jovens. A reforma pombalina buscava a formação de uma marinha desde o início da vida profissional desses indivíduos, claro que iriam atuar ao lado dos oficiais da hierarquia antiga, a mesma hierarquia que D. João IV não pôde modificar em sua época. Essas denominações antigas, presentes no século XVII e mesmo antes, aparecem na legislação do período pombalino pouco antes da reforma tomar corpo, no que tange à tripulação, pelos Decretos de 1761 em diante.

Declara o Alvará de 06 de dezembro de 1755, autorizando os oficiais, mestres e marinheiros e mais homens do mar a embarcar de e para o Ultramar os gêneros miúdos...²⁷⁶

Outro Decreto do Reinado de D. José I mostra de forma evidente, a sobrevivência de postos que vinham, no mínimo, do século XVII para não estendermos muito a discussão que não me cabe aqui. No texto introdutório de um Decreto de 1757, nos deparamos com um posto assemelhado ao almirantado, mas que trazia uma denominação tal qual a existente no tempo da União Ibérica.²⁷⁷ É o que vem a lume deste texto: “Define a competência do Capitão General da Armada Real dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano.”²⁷⁸

Esses homens como um todo, pelas modificações de 1761 em diante seriam absorvidos pela marinha do Estado. A Marinha Real portuguesa, recebendo novas designações e enquadrando-as em postos navais de características estritamente militares (hierarquia), estava pronta para realinhar os indivíduos já servindo na marinha portuguesa ao redor do Império Ultramarino, caso o quisessem ou tivessem capacidade para isso: “... e derem provas certas, indubitáveis, e notórias de ciência, préstimo e propensão para tão

²⁷⁵ Decreto de 30 de julho de 1762. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁷⁶ Alvará de 11 de dezembro de 1756. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. É uma ratificação do Alvará do ano anterior, mostrando que a modificação dos postos ainda não havia entrado em efeito, os oficiais eram normalmente capitães e pilotos que, tinham uma hierarquia bem menor, sem mencionar os que galgavam um posto de comando de uma flotilha ou de toda a frota, recebendo a designação de Almirante ou Capitão-General, sempre com alguns acréscimos na designação, mostrando o caráter de mercê e não somente de posto hierárquico militar.

²⁷⁷ Barão do Rio Branco. *Efemérides brasileiras*; Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*; Maria Fernanda Olival. *Honra, mercê e venalidade: as Ordens militares e o Estado moderno (1641-1789)*; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*. São algumas obras vetustas e recentes para verificar essa situação.

²⁷⁸ Decreto de 23 de julho de 1757. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

importante serviço...”²⁷⁹; continuariam, portanto, a servir a bordo o Rei de Portugal.

Entretanto, é preciso fazer uma ressalva, pois os novos postos criados na Marinha Real portuguesa²⁸⁰ traziam algumas designações que já eram utilizadas anteriormente. A diferença, contudo, a partir de 1761 reside na estrutura hierárquica desempenhada por cada uma dessas designações, ou seja, cada um respondia por sua antigüidade.

Nas antigas designações, utilizadas como um título funcional por algum fidalgo a bordo²⁸¹ até o aparecimento dos postos da Marinha Real percebemos o capitão-tenente (ver nota com os postos) que era, simplesmente, o título utilizado pelo subcomandante do navio, o imediato; logo abaixo do capitão do navio, o comandante.

Em vinte dias de viagem, pelas dez horas do dia, misteriosamente se avistou... um Iate a quem a falta do vento fez dar fundo e a nós dilatou o grande desejo que tínhamos de chegar à fala para nos instruir no que devíamos fazer, pois bem divisávamos ser nosso... Logo o **comandante** (capitão do navio) mandou a lancha com ordem de circular a bordo do Iate e vindo seu **comandante** (capitão do Iate) com **Mestre** a nosso bordo... nos foi entregue uma carta que para ler foi chamado o **Capitão-Tenente** à Câmara... o **Capitão-Tenente** D. Luís, o fidalgo.²⁸²

Existem diversos relatos da época exatamente anterior à criação dos postos da Marinha Real. São relatos bastante significativos para entendermos o cenário a bordo dos navios

²⁷⁹ Decreto de 02 de julho de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁸⁰ Em ordem decrescente, os postos navais eram os seguintes: Coronel-do-Mar, capitão-de-mar-e-guerra, capitão-tenente, tenente-do-mar, guarda-marinha. Esses eram os postos existentes na marinha de guerra do Reinado de José I, depois foram acrescentados outros, além da mudança de algumas designações, como o Coronel-do-Mar, por exemplo, que depois se tornou Chefe-de-Divisão. Além dos postos de oficiais existiam as graduações, em ordem decrescente: piloto, mestre, guardião, marinheiro. O piloto era uma categoria, na verdade, intermediária, devido à sua evidente importância trazida dos velhos tempos. Abeillard Barreto. *In: História Naval Brasileira*. v. II; Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 02 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762; Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; Gustavo Barroso. *História Militar do Brasil*; Hernâni Donato. *Dicionário das Batalhas Brasileiras*. Obras e Legislação da época que trazem essa hierarquia existente no século XVIII.

²⁸¹ Maria Fernanda Olival. *Honra, mercê e venalidade: as Ordens militares e o Estado moderno (1641-1789)*. Estudo recente que traz mais informações sobre o assunto que estamos analisando.

²⁸² Antônio José da Costa Araújo. Nova relação da viagem que fez o Corsário de Guerra Nossa Senhora da Estrela, para Cacheu, e derrota que se seguiu ao Porto de Bissau, capitulações de paz que aí fizemos com o Gentio e combate que depois com eles tivemos. Lisboa, 1753. *In: Naufrágios, Viagens, Fantasias & Batalhas*, p. 92.

portugueses, pouco antes da grande mudança que ocorreu com a reforma naval pombalina.

Entre os navios de que se compunha a frota que a três de Junho do corrente ano de 1753 levantou âncora desse Porto de Lisboa para a Cidade do Rio de Janeiro dos Estados do Brasil, também cortou a amarra um chamado Valente da invocação de *N.^a Senhora do Bom Conselho, Santa Ana e Almas*. Saíram todos da Barra com felicidade e subindo os mares, sulcaram três dias com prosperidade de ventos... até que mui brevemente se condenou a perder a amável companhia de todos (o resto da Frota) e fez só viagem... Já neste tempo, Agosto se despedia e deixava os tristes destituídos de toda a esperança de jamais endireitar carreira (rumo) para algum porto de salvamento pelo grande perigo em que se consideravam... Conhecido este maior perigo pelo **Capitão da Nau**, José Batista, e pelo **Piloto**, Antônio Alves, a quem a vila de Cascais **gerara para diretores daqueles argonautas** (o resto da tripulação)... Mas como ordinariamente nunca um mal vem só, sobre tantos que os miseráveis tinham padecido e padeciam, se levantou um temporal tão forte que lutando o mar com os ventos, era o Navio e os navegantes, ludíbrio de ambos os elementos... Esta foi a ocasião em que mais que nunca todos obedeciam prontamente o **Capitão**, e os que ele mandava exercitavam as funções de **Marinheiros...**²⁸³

O posto de capitão-de-mar-e-guerra, também era um título utilizado há muito tempo, pelo menos desde o século XVII.²⁸⁴ Era o resultado da ambivalência de atividades militares dos nobres e fidalgos embarcados nas Frotas lusitanas, pois esse título servia para representar um fidalgo que tinha prerrogativas de comando em terra e no mar. Após o fim desses títulos concedidos a fidalgos em serviço militar, o posto de capitão-de-mar-e-guerra passou a ser exclusivo da Marinha Real portuguesa, advinda da reformulação naval do período pombalino. Em 1768, após alguns anos de observação prática da atividade desses oficiais, a total equiparação com os postos do exército mostrou-se necessária, e o capitão-de-mar-e-guerra era o correspondente do mestre-de-campo.²⁸⁵

Portanto, a reforma naval pombalina, trazendo a criação de uniformes para a Marinha

²⁸³ Anônimo. Relação do destino que aconteceu ao Navio Nossa Senhora do Bom Conselho, Santa Ana e Almas que saindo deste porto de Lisboa, em companhia da Frota do Rio de Janeiro... *In: Naufrágios, Viagens, Fantasias & Batalhas*, p. 92.

²⁸⁴ Cf. Francisco de Brito Freire. *Viagem da Armada da Companhia do Comércio e Frotas do Estado do Brasil*; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*; Saturnino Monteiro. *Batalhas e combates da marinha portuguesa*. v. 5.

²⁸⁵ Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

Real e o surgimento de postos militares²⁸⁶ seguindo uma estrutura hierárquica, terminou paulatinamente com o arcaico sistema. E os capitães, pilotos e mestres vindos desse sistema,²⁸⁷ foram enquadrados nos novos postos e graduações, passando a servir sob uma linha racional de antigüidade e hierarquia.²⁸⁸

Para compreender a completa mudança no *modus vivendi* a bordo dos navios da Esquadra portuguesa no Reinado de D. José I, precisamos atentar para o crédito galgado pelos oficiais em comando dos navios de guerra no final do período pombalino. Esse novo *modus vivendi* sobreviveu à transição (“Viradeira”) para o Reinado de D. Maria I, ou seja, uma reforma naval que passou incólume para as mãos da próxima monarca que, aliás contribuiu para a continuidade da reforma naval. Isso é demonstrado pelo fato de que, em 1774, o posto de guarda-marinha foi suprimido, sendo substituído pelo posto de “voluntário”, livre de qualquer imposição de fidalguia, o que era, sem sombra de dúvida, um dos aspectos da política pombalina, lembrando o exemplo de profissionalização exibido pela *Royal Navy*, e antecipando-se a reforma pombalina a que modificações do mesmo nível atingissem a marinha francesa, algo que só ocorreria após o ano de 1789.²⁸⁹ Mas, ainda no início do Reinado de D.^a Maria I, em 1782, resolveu-se criar uma companhia de guardas-marinha, trazendo de volta esse posto dos tempos pombalinos, era em parte, uma medida de continuidade.²⁹⁰

Entretanto, para visualizarmos essa total mudança verificada na Marinha Real portuguesa, voltamos nosso estudo, exatamente para quando essas mudanças da reforma naval se encontravam em seu campo de atuação real, em combate, no sul do Estado do Brasil.

²⁸⁶ Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 02 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁸⁷ Alvará de 11 de dezembro de 1756. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; Francisco de Brito Freire. *Viagem da Armada da Companhia do Comércio e Frotas do Estado do Brasil*; Maria Fernanda Olival. *Honra, mercê e venalidade: as Ordens militares e o Estado moderno (1641-1789)*; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*; Saturnino Monteiro. *Batalhas e combates da marinha portuguesa*. Essas obras e fontes primárias trazem informações pertinentes ao estudo da hierarquia da época.

²⁸⁸ Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁸⁹ Allan Westcott, Willian Stevens. *História do poderio marítimo*, p. 92; Decreto de 09 de julho de 1774. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

²⁹⁰ Decreto de 14 de dezembro de 1782. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; Antônio Luiz Porto e Albuquerque. *História Naval Brasileira*, p. 353-67. v. II.

Para percebermos a confiança no novo sistema, temos de atentar para um acontecimento chamado de “Conselho” que, era a reunião de oficiais realizada a bordo da nau capitânia de uma Frota ou Esquadra, em combate ou durante um aspecto perigoso da missão confiada aos navios, destinada a votação da melhor decisão a ser seguida. Um Conselho de Guerra desse tipo aconteceu no dia 20 de fevereiro de 1777 (quatro dias antes da morte de D. José I), à vista da Ilha de Santa Catarina e próximo da Esquadra espanhola de invasão.²⁹¹

A expedição espanhola, dirigida pelo General Ceballos, com 102 navios, dá fundo na enseada de Canavieiras, Ilha de Santa Catarina. A esquadra portuguesa do chefe (Coronel-do-Mar) Mac-Douall já não avistava neste dia a inimiga. Reunidos em conselho os comandantes, só um, José de Melo Brayner, votou para que se atacasse a espanhola, apesar da sua enorme superioridade de forças. Todos os outros declararam que, “sendo as ordens de Sua Majestade contrárias ao ataque”, votavam para que fossem receber novas ordens do Vice-Rei, marquês do Lavradio. De acordo com estes pareceres, seguiu a esquadra para o Rio de Janeiro.²⁹²

Os detalhes desse Conselho, ocorrido poucos dias antes do final do Reinado de D. José I e, portanto, próximo do fim do Ministério pombalino, mostra-nos que os integrantes do Conselho eram apenas os comandantes de cada navio da esquadra e seu comandante naval, outro oficial de marinha, Robert Mac Douall. A partir da reforma naval pombalina, as decisões a bordo da Esquadra cabiam apenas aos comandantes da Marinha Real e, em consonância com ordens recebidas do mais alto escalão. No Conselho apresentado acima, esse alto escalão no Estado do Brasil seria apenas o Vice-Rei, no Rio de Janeiro e acima dele, o Ministério em Lisboa.²⁹³

Isso parece óbvio, pelo que temos alinhado até aqui, mas não podemos nos esquecer que o antigo sistema presente nas Frotas portuguesas,²⁹⁴ até o início do período pombalino, ocorria de forma completamente diferente. É o que podemos ler de outro Conselho, ocorrido em 1655:

Atropelando riscos e dificuldades não esperadas, para conduzir felizmente a maior e mais importante frota que em número de naus e cabedal de fazendas enriqueceu este Reino. A cargo do Capitão-Geral da Armada do Comércio Francisco de Brito Freire e do seu almirante,

²⁹¹ Abeillard Barreto. *In: História Naval Brasileira*.v. II, p. 284.

²⁹² Barão do Rio Branco. *Efemérides brasileiras*, p. 113.

²⁹³ Abeillard Barreto. *In: História Naval Brasileira*.v. II, p. 280-316.

²⁹⁴ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41; Saturnino Monteiro. *Batalhas e combates da marinha portuguesa*.

Manuel Velho... Os de mestre-de-campo e sargento-mor ocuparam Manoel e Francisco Freire de Andrada, ambos irmão e primo de Francisco de Brito... Conservando todos no desejo de acertar um mesmo movimento e conformidade de ânimo que se acha dificultosamente nos cabos maiores.

Das pessoas embarcadas na Armada, merecem mais particular lembrança o Marquês de Palavecino, natural de Gênova, que com três galeões seus veio servir nesta ocasião a Vossa Majestade... Diogo da Gama de Vasconcelos, tenente-de-mestre-de-campo-general; o vedor-general da Armada, Antônio de Mendonça...

Por não escrevermos a forma em que agora partiram os capitães-de-mar-e-guerra, e depois a em que voltaram... farei então mais distinta memória de seus nomes com a de seus navios...²⁹⁵

Após a disposição do nome de mais de trinta fidalgos, ocupando os mais diversos cargos na Armada, vem a narrativa do Conselho:

Em quatro dias de viagem, surgimos na Ilha da Madeira para comboiar as embarcações e receber os gêneros... Aonde de presente eram chegadas algumas cartas escritas de Londres e Amsterdã... Diziam: Que uma armada inglesa saída ao mar com mais de quarenta navios e de doze mil homens, a cargo do General Pench, presumindo-se antes daria nas Índias de Castela, se afirmava ultimamente que, avistada as Canárias, passara ao Brasil... Francisco de Brito. O qual, considerada a importância da matéria, por acudir ao remédio possível quando não se pudessem evitar os lances forçados, chamou a conselho para comunicar nele este negócio. E o Regimento de Vossa Majestade, que ordenava, passasse ao Rio de Janeiro com sua pessoa e os melhores galeões... Em consideração do quê, juntos os **cabos maiores** e **capitães-de-mar-e-guerra**, lhes perguntou o General...²⁹⁶

Portanto, anteriormente, a decisão era dividida entre oficiais de terra (os cabos maiores) e os fidalgos que se encontravam no comando dos navios (os capitães-de-mar-e-guerra), os mesmos que eram acostumados a assumir missões de combate em terra e no mar, dependendo da ocasião em que eram convocados pela Corte. Em algumas vezes, consultavam-se os pilotos durante um Conselho tratando de uma decisão náutica, pois os mesmos eram experimentados no mar, mas não tinham precedência hierárquica sobre qualquer fidalgo a bordo.

Passadas algumas singraduras ao Sul, chamou o Almirante (Francisco de Brito Freire, tinha se

²⁹⁵ Francisco de Brito Freire. *Viagem da Armada da Companhia do Comércio e Frotas do Estado do Brasil*, p. 318.

²⁹⁶ Francisco de Brito Freire. *Viagem da Armada da Companhia do Comércio e Frotas do Estado do Brasil*, p. 319.

afastado com alguns dos navios da Armada) a conselho os oficiais de guerra e pilotos das naus.²⁹⁷

A reforma naval, trazendo postos exclusivos para a Marinha Real, oficiais nautas, terminou com esse antigo procedimento, tal qual aconteceu no Conselho da Esquadra de Mac Douall, em 1777.

Mas, a simples criação de postos militares para a marinha portuguesa não completava o objetivo buscado pela ampla reforma dos meios navais do Império Marítimo português. Esses oficiais tinham agora de ser profissionais, incluindo aqui sua educação concernente à navegação. Portanto, surgiu a inauguração de grande número de cursos de náutica²⁹⁸ de um canto a outro do Império Marítimo português, pois a instrução de navegação era fundamental para completar a real eficácia dos oficiais dos postos recém-criados. Lembro ainda que a abertura de muitos cursos de náutica e navegação veio juntamente, com uma grande reestruturação educacional vinda à luz com as reformas pombalinas.

Tão cedo como no ano de 1759, criou-se uma escola de navegação em Goa,²⁹⁹ a localização da escola mostra o valor da educação profissional para os oficiais que servissem a bordo da Carreira da Índia ou estivessem tripulando seus navios de escolta. A perigosa travessia oceânica desde a costa do subcontinente indiano até a arribada em Portugal, sem contar escalas não planejadas na África ou no Estado do Brasil, por si só justificam a criação dessa escola de navegação. Mas, a política portuguesa não se deteve apenas no ponto longínquo de seus Domínios, foram escolas de navegação de um canto a outro do Império Marítimo e dessa forma, cito a criação de vários postos navais. Esses postos estavam ligados às escolas de navegação recém-criadas, pois delas saíam os novos oficiais da marinha portuguesa, servindo em missões na marinha de guerra ou mesmo na mercante.³⁰⁰

Além do ensino estabelecido em mais de um local, os oficiais estavam destinados a missões de escolta do comércio formado por navios de variados tipos e tamanhos, fazendo parte das Frotas (comboios de comércio) ou missões, puramente, de combate naval. Isso por que os navios da marinha mercante figuravam um dos principais pontos fracos do Império Marítimo português e de sua economia, que navegava a bordo desses mesmos navios, o que

²⁹⁷ Francisco de Brito Freire. *Viagem da Armada da Companhia do Comércio e Frotas do Estado do Brasil*, p. 322.

²⁹⁸ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 138.

²⁹⁹ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 138.

³⁰⁰ Antônio Luiz Porto e Albuquerque. *In: História Naval Brasileira*, p. 353-67. v. II.

demonstra os reais objetivos da reforma naval pombalina.

Cria doze tenentes do mar e dezoito guardas-marinha para servirem nas fragatas de guerra que protegem o comércio e as costas... com Aula e residência nesta cidade. (Porto)³⁰¹

Portanto, são medidas mais uma vez baseadas na prática administrativa e não, mera burocracia sem maiores efeitos além dos Alvarás e Leis. As Frotas (comboios marítimos obrigatórios, por Lei), por sua vez foram extintas em 1765, por que constituíam de fato, um sistema inviável na prática. Assinalamos isto, pois eram comboios que devido ao número de navios mercantes empregados apenas nas travessias de ida e volta entre Portugal e o Brasil, necessitavam de grande espaço de tempo apenas para a reunião das naves nos portos, sistema que ainda veremos em maiores detalhes.

Por esse motivo em relação aos comboios mercantes (Frotas), a decisão Real foi de extingui-los e declarar a navegação comercial de forma livre no período pombalino. Essa decisão isentou os inúmeros mercantes de uma larga espera nos portos de reunião, de um lado e outro do Atlântico. Um problema que se mostrava já há longo tempo prejudicial para navios mercantes, cujo objetivo principal, era o lucro.

Como o vice-rei conde de Sabugosa se queixou à Coroa em 1732, os mestres dos navios mercantes e os capitães das fragatas do comboio preferiam partir não nas datas determinadas pela Coroa, e sim nas que convinham ao seu comércio privado e à conveniência pessoal. Nesse período, as frotas do Brasil organizavam-se em três comboios distintos, que partiam de Lisboa para o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, respectivamente. Todas voltavam para Lisboa com carregamentos de ouro, açúcar, tabaco, couros e madeiras, mas a frota do Rio era geralmente a mais rica. A maior parte do ouro extraído... era encaminhada para esse porto... Cada frota era escoltada por um a quatro navios de guerra, e o ouro, quer destinado à Coroa, quer a particulares, devia ser transportado apenas a bordo desses navios.³⁰²

Ao mesmo tempo, a extinção do comboio em 1765 não significava, de forma alguma, o fim da proteção armada aos barcos mercantes, daí surgindo mais uma razão da criação de postos militares navais, formando efetivamente, a Marinha Real portuguesa. Uma marinha necessária no que concerne à defesa das naves mercantes em travessia, e ao combate onde quer que fosse necessário ao longo das descontinuidades e distantes costas de um extenso Império Ultramarino. Eram Domínios distantes, leia-se América portuguesa no século XVIII,

³⁰¹ Decreto de 30 de julho de 1762. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³⁰² Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 240.

que representavam a sobrevivência econômica de Portugal.³⁰³

O interessante é que após a Paz de Paris, em 1763, parte desses postos da marinha portuguesa foram suprimidos como já verificamos anteriormente, para contenção imediata de gastos, devido ao imenso estado de penúria em que Portugal se encontrava e, outros acabaram suprimidos por questões ligadas à política visando o acesso do oficialato da marinha, para indivíduos não possuidores de fidalguia.³⁰⁴ Entretanto, a paz no continente europeu foi seguida pelo longo e sangrento embate entre as forças luso-brasileiras e espanholas, visando o controle de extensas áreas no sul do Estado do Brasil, sem contar a Colônia do Sacramento, mais austral ainda.

Essa guerra, localizada ao longo das costas do sul do Estado brasileiro, urgiu pelo aumento do efetivo naval português, sendo que a solução mostrou-se de forma simples para o Ministério do Rei D. José I, pois bastou apenas recriar os postos que haviam sido momentaneamente suprimidos, pela total falta de recursos. Esses oficiais, ditos nos documentos como “criados de novo”, juntaram-se à Esquadra de William Mac Douall, formada em 1774 para a reconquista do Rio Grande de São Pedro, vendo muita ação naval no sul da América portuguesa:

“... naus de guerra e fragatas de que se compõe a esquadra que S. M. manda formar no porto do Rio de Janeiro, para fazer na costa e lugares do sul os serviços que as conjunturas do tempo mostrarem que podem ser mais úteis e oportunos”... relacionando todos os navios e os oficiais de comando para eles – esquadra: nau *Santo Antônio*, de 62 peças (canhões); nau *Nossa Senhora da Ajuda*, de 60 peças; fragata *Nossa Senhora de Belém*, de 58 peças; fragata *Nossa Senhora de Nazaré*, de 44 peças; fragata *Nossa Senhora da Graça*, de 32 peças; fragata *Princesa do Brasil*, de 32 peças; galeão, que, sem se expor ao perigo de abrir a bateria de baixo, pode montar 28 peças; capitães-de-mar-e-guerra: Guilherme Mac Douall, comandante-em-chefe de todas as naus e fragatas, destinado para a *Santo Antônio*; José dos Santos Ferreira;

³⁰³ Alvará de Lei de 10 de setembro de 1765. *Abole a obrigatoriedade das “Frotas e Esquadras” para os portos da Bahia e do Rio de Janeiro, declarando livre a navegação e comércio para os Domínios Ultramarinos*; Alvará de 17 de setembro de 1765. *Declara o Alvará de Lei de 10 deste mês, concedendo aos habitantes da Madeira e Açores a liberdade de navegação e comércio para o Ultramar, embora somente nos gêneros “comestíveis ou molhados”*; Alvará de 29 de abril de 1766. *Estabelece os fretes a cobrar pelo transporte de vários produtos de e para o Brasil*; Alvará de 02 de junho de 1766. *Declara livre a navegação e o transporte de “fazendas secas” para quaisquer dos portos do Brasil*; Edital de 10 de junho de 1766. *Determina a saída anual de duas fragatas de guerra para o Brasil, para transporte dos cabedais da Real Fazenda e proteção dos navios mercantes*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³⁰⁴ Maria Helena dos Santos (coord.). *Pombal Revisitado*. v. I; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 152.

Antônio Jacinto da Costa Freire; Thomas Stevens; Tristão da Cunha de Meneses; Antônio Januário do Vale; João Nicolau Schmerkel; George Hardcastle (“que viu guerra”); Joaquim Pereira Cordovil; e Antônio José Pegado de Bulhões; os três últimos “criados de novo”; capitães-tenentes, “criados de novo”: Joaquim José dos Santos Cassão; Pedro de Mariz de Moraes Sarmento; José Caetano de Lima; João Tavares; José Monteiro Carlos e Joaquim Ferreira, todos eles, de um e outro posto “para primeiros (comandantes) e segundos (imediatos ou subcomandantes) nas outras naus e fragatas, conforme as destinações que para elas fizer o dito chefe-de-esquadra, que de todos tem claro conhecimento”.³⁰⁵

A reativação de alguns desses postos de 1761 e 1762, ainda no período pombalino e dessa vez de forma permanente, mostra-nos que a criação dos postos navais da marinha militar portuguesa aconteceu mesmo durante o Reinado de D. José I, passando o efetivo quase que incólume para o Reinado de Dona Maria I,³⁰⁶ fazendo parte da reforma naval criada ao lado das diversas reformas pombalinas.

Um ponto que também merece grande destaque é a introdução da instrução náutica no ensino de jovens, pois o Colégio dos Nobres,³⁰⁷ criado na reforma do ensino ocorrida no período pombalino, trazia a náutica dentre as diversas matérias apresentadas:

Em 1761, ao criar o Colégio Real dos Nobres, Pombal instituiu como que um nível secundário de instrução para os nobres e filhos de altos funcionários. Aí se passava a ministrar o ensino de Línguas (Latim, Grego, Francês, Italiano e Inglês), Humanidades (Retórica, Poesia e História), Ciências (Aritmética, Geografia, Trigonometria, Álgebra, Óptica, Astronomia, Náutica, Arquitetura Militar, Arquitetura Civil, Desenho e Física), bem como desporto (Esgrima e Equitação) e Dança, para um máximo de 100 estudantes. As aulas só começaram em 1766,

³⁰⁵ Ordem Régia de 09 de julho de 1774. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 218. Este é um documento de inestimável valor, pois mostra um completo plano de combate enviado de Lisboa, delineando as operações no sul do Brasil, sendo que seu conteúdo deveria ser revelado apenas ao marquês do Lavradio, Vice-Rei do Estado do Brasil; Morgado de Mateus, o Governador da Capitania de São Paulo; ao Tenente-General Boehm, o comandante das tropas na campanha no sul; e aos Marechais-de-Campo Jaques Funk e Antônio Carlos Furtado de Mendonça, seus auxiliares imediatos. A “quarta parte” do texto refere-se exclusivamente à Esquadra sob o comando único de William Mac Douall, fato por demais importante, mostrando a situação de independência de decisões destinada à Marinha Real portuguesa.

³⁰⁶ Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 02 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762; Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. Como já notamos, só os guardas-marinha é que foram suprimidos, e tiveram que ser recriados no Reinado posterior à D. José I.

³⁰⁷ Carta de Lei de 07 de março de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. Além da criação do Colégio dos Nobres, esse documento trazia conjuntamente os estatutos de funcionamento.

compondo-se a maior parte do corpo docente de mestres estrangeiros.³⁰⁸

O ensino ministrado no Colégio dos Nobres tinha como um de seus intuitos o preparo dos jovens que no futuro ingressariam na carreira das armas, incluindo a Marinha Real portuguesa.³⁰⁹ Na citação de Oliveira Marques, só merece reparo o fato de que no século XVIII, esgrima e equitação estavam muito longe de constituir apenas uma seleção de matérias voltadas para o desporto, eram sim matérias que preparavam os alunos para futuras missões de combate real, no exército ou na marinha. Colocando aqui, somente um rol de matérias destinadas a preparar futuros oficiais de marinha, com grande embasamento profissional e ao mesmo tempo prático, temos a astronomia, a geografia, a trigonometria, a náutica e a esgrima.

Ainda em Oliveira Marques, encontramos mais elementos das reformas pombalinas relativas à reestruturação da educação que estavam voltadas, ou melhor, ligavam-se aos objetivos de uma reforma naval ampla, em meio a outras instituições educacionais criadas com diferentes propósitos:

As reformas culturais não se detiveram aqui. No Porto e em Lisboa inauguraram-se escolas de náutica e de desenho, bem como aulas de Ciência Militar. Em Lisboa surgiu uma Escola de Comércio para os jovens burgueses.³¹⁰

A reforma educacional efetuada no Reinado de D. José I, através da abertura de muitas aulas de navegação, ou mesmo da matéria de náutica ao lado de outras matérias, como se fez no Estatuto do Colégio dos Nobres³¹¹ evidencia que a reforma naval de grande dimensão, gestada nesse período tinha um enfoque de longa visão estratégica, pois em questão de alguns anos, a péssima situação vivida por Portugal de ter de recorrer a contratação de oficiais estrangeiros para o comando de seus navios seria colocada de lado.

A marinha mercante, situada nas duas principais frotas, a Carreira do Brasil e a Carreira da Índia, estava como já vimos, mais que atrelada ao serviço de mercenários estrangeiros, sem contar a tripulação. Outro ponto importante é que a Carreira do Brasil servia em sistema de comboio desde o século XVII.³¹² No sistema de comboio, qualquer navio da

³⁰⁸ Oliveira Marques. *História de Portugal*. v. II, p. 348.

³⁰⁹ Antônio Luiz Porto e Albuquerque. In: *História Naval Brasileira*, p. 353-67. v. II.

³¹⁰ Oliveira Marques. *História de Portugal*. v. II, p. 349.

³¹¹ Carta de Lei de 07 de março de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³¹² Max Justo Guedes. In: *História Naval Brasileira*, p. 57-131. v. II.

Carreira tinha a ordem de efetuar a travessia em conjunto com todas as outras navas. Isso englobava até largar a costa do Brasil e de Portugal, no outro sentido da travessia, justamente no mesmo dia assinalado pelo Ministério da Marinha e Ultramar, acompanhados dos navios de guerra assinalados para a escolta. O comboio era uma saída elaborada para evitar ataques de piratas, corsários ou de frotas inimigas em tempo de guerra.

A Carreira do Brasil no século XVIII, formada por volta de cem navios de todos os tamanhos e tipos imaginados era um alvo de riquezas quase incalculáveis.³¹³ Lembro aqui, dentre tantos exemplos, o que se tornou o mais perigoso deles através de seus feitos navais contra Portugal no início do setecentismo, René Du Guay-Trouin. Esse corsário francês procurou capturar o comboio da Carreira do Brasil em plena travessia do Atlântico durante alguns anos. O corsário francês, não totalmente satisfeito com essa tática, procurou o porto de saída dos navios já carregados com ouro e açúcar, o Rio de Janeiro.³¹⁴ Nos dois tipos de ataque planejado, Du Guay-Trouin acabou provando, desde o início do século que o sistema lusitano estava superado, caso a Carreira do Brasil não tivesse uma escolta suficiente para os navios mercantes, sem tratar da eficiente proteção dos portos de concentração e saída do comboio.

Além do perigo enfrentado por ataques aos navios da marinha mercante, também havia o grande problema de se esperar a reunião de toda a frota para deixar o porto. Sem sombra de dúvida, se tratamos de produtos tropicais e do transporte naval no século XVIII, bem antes da invenção de qualquer sistema eficiente de congelamento dos produtos, os meses³¹⁵ de espera para a reunião do comboio, representavam a perda de muitos produtos e graves prejuízos para a Coroa.

Entretanto, passado o temor principal de conflitos no Reinado de D. José I com a assinatura da Paz de Paris, término da Guerra dos Sete Anos, o Ministério capitaneado por Pombal, procurando resolver os prejuízos verificados na travessia de mais de uma centena de navios da marinha mercante, deixando os portos do Brasil todos os anos, optou pelo fim do sistema de comboios. Era impossível alinhar tamanho número de embarcações que não desenvolviam a mesma velocidade no mar e, ao mesmo tempo, acabar com qualquer prejuízo devido à espera da saída da Carreira do Brasil, como já descrevemos. O Ministério da Marinha e Ultramar, logo verificou isso entabulando propostas ao Ministro Pombal e ao Rei.

³¹³ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 239.

³¹⁴ René Du Guay-Trouin. *O Corsário: uma invasão francesa no Rio de Janeiro*.

³¹⁵ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 240.

Um Alvará de Lei resolveu a questão que se arrastava há anos:

Abolida a obrigatoriedade das “Frotas e Esquadras” (atuando em conjunto, obrigatoriamente) para os portos da Bahia e Rio de Janeiro, declarando livre a navegação e comércio para os Domínios Ultramarinos.³¹⁶

Era uma política, como estou mostrando, baseada na prática e na aceitação dos pedidos e observações do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, lembrando que a frente dessa pasta, desde 1762, Pombal tinha seu irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado.³¹⁷ Um ministro mais interessado no desenvolvimento de Portugal pelo meio naval era difícil encontrar, como vimos pelas suas cartas remontando ao tempo que estava no Governo do Estado do Grão-Pará e Maranhão, sem contar a proximidade dos dois Ministros. A partir dessa visão sobre o desenvolvimento de uma grande marinha mercante servindo ao Reino, Portugal deu origem a muito mais medidas em seguida ao Alvará de setembro de 1765, algo muito esperado pelos capitães dos navios e pelos proprietários das mercadorias transportadas através do Atlântico:

Declara o Alvará de Lei de 10 deste mês, concedendo aos habitantes da Madeira e dos Açores, a liberdade de navegação e comércio para o Ultramar, embora somente nos gêneros comestíveis e molhados.³¹⁸

E então, passados alguns meses, um Alvará trouxe mais liberdade de navegação para a travessia oceânica rumo ao Brasil: “Declara livre a navegação e o transporte de fazendas secas para quaisquer dos portos do Brasil.”³¹⁹

Era o término do sistema de comboios durante o Reinado de D. José I, trago somente atenção para o fato de que no período pombalino, todos esses Alvarás tratavam sobre a travessia para o Brasil. Quanto à África e a Índia, as restrições mantiveram-se.

A política planejada em Lisboa compreendia, tal como vimos nos exemplos da liberdade concedida aos navios da marinha mercante, que o ponto principal para a manutenção da sobrevivência de um Portugal soberano em relação aos seus Domínios

³¹⁶ Alvará de Lei de 10 de setembro de 1765. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³¹⁷ Oliveira Marques. *História de Portugal*. v. II, p. 465.

³¹⁸ Alvará de 17 de setembro de 1765. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³¹⁹ Alvará de 02 de junho de 1766. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

espalhados por um grande Império Marítimo, residia na Esquadra. Teria de ser uma Esquadra numerosa, um efetivo naval formado por navios de guerra fabricados ao redor do Império e comandados por oficiais portugueses, garantia de uma marinha de guerra totalmente ligada aos desígnios do Reino e que fosse capaz de proteger os extensos Domínios da Coroa. Quanto aos avanços dedicados à preparação de futuros oficiais para a marinha, fosse servindo em uma das Carreiras sob comissão do Ministério de Ultramar ou na missão prioritária, tripulando um navio da Esquadra escoltando os navios da Carreira ou atuando nos diversos conflitos militares ao redor do Império Marítimo, a reestruturação educacional permeou o período pombalino.³²⁰

Contudo, sobre a construção naval inteiramente conduzida dentro do *limes* do Império Marítimo português, falta-nos ainda a análise de muitos estaleiros, pois até aqui só tratei do primeiro Arsenal de Marinha, o de Lisboa, um estaleiro que foi reformado de forma modelar, modificando o antigo sistema de Ribeira das Naus.³²¹

III – OS ARSENAIS DE MARINHA NA COSTA DO BRASIL

Além do Arsenal de Marinha de Lisboa, apresentei o primeiro estaleiro destinado a lançar navios de grandes proporções na América portuguesa (naus e fragatas) criado durante as reformas pombalinas que foi o estaleiro instalado em Belém, capital do Estado do Grão-Pará e Maranhão na época. O próximo estaleiro que devemos apresentar, devido à sua grande importância, tratando-se do volume de produção de navios de alto bordo para a Esquadra portuguesa ou suas frotas mercantes das Carreiras da Índia e do Brasil, é o estaleiro de Salvador, existente desde 1651 como um estaleiro oficial de serviço permanente. Em Salvador, as modificações para transformá-lo em

³²⁰ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

³²¹ Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

Arsenal de Marinha foram exemplares, contando aqui a primeira designação de um Intendente de Marinha para comandar o serviço do estaleiro.³²²

Voltando à bela cidade de Salvador, encontramos o principal estaleiro do período colonial, localizado na América portuguesa. O estaleiro da capital baiana foi uma das pontuais modificações que D. João IV conseguiu estabelecer, em meio à infeliz derrocada de sua tentativa de reforma naval, em meados do século XVII. A idéia de fixar uma Ribeira das Naus de maior porte na América portuguesa e de caráter permanente, era uma visão coerente com a capacidade de extração de madeiras apropriadas para a construção naval no Brasil. A escolha de um estaleiro oficial fez-se através de uma Ordem Régia, datada de 1651.³²³ Essa decisão real procurava o melhor local na costa do Brasil para se ter um estaleiro que iniciasse uma produção cadenciada de navios, procurando resgatar o contingente naval lusitano de forma mais esmerada. Além disso, o local teria de contar com os requisitos necessários para a manutenção de uma manufatura envolvendo muitas especialidades, o caso da construção naval no tempo da madeira e vela.

Certamente os locais que despontaram numa espécie de competição para tornar-se o estaleiro principal no Estado do Brasil, eram locais que já tinham suas carreiras funcionando de quando em vez, desde o início da colonização. Os estaleiros funcionavam por vários motivos, devido ao próprio incentivo Real ou pelo interesse de um governador, ou mesmo pelo incentivo de indivíduos de avultado destaque no comércio local. Mas, pela Ordem Régia de 1651, a Coroa teria um estaleiro trabalhando de forma permanente para os desígnios da Corte. Dentre os estaleiros mais operosos existentes na costa do Brasil, como descrevemos anteriormente, a Corte de Lisboa tinha entre suas principais opções de análise, o da Bahia, instalado em Salvador; alguns no Rio de Janeiro, a localização dependendo da época analisada e; o de São Vicente, na verdade, instalado na vila de Santos.³²⁴

A escolha recaiu muito propriamente na Bahia, em plena sede da capital do Estado do Brasil, cuja Ribeira das Naus, implantada nos tempos de Tomé de Souza e, funcionando somente quando havia necessidade, mostrava-se como um núcleo não só possuidor dos diferenciais que acabamos de expor, mas também exibia outro grande trunfo, sua localização

³²² Alvará de 03 de março de 1770. *Extingue o Conselho da Fazenda e o seu Provedor na Capitania da Bahia, transfere as suas competências para o Juízo dos Feitos da Coroa e cria o lugar de Intendente da Marinha e Armazéns Reais*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³²³ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p.51-81; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*, p. 28-30.

³²⁴ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 51-65; Ney Malvasio, *O Arsenal de Marinha de Santos*. (monografia).

mais voltada para a política de âmbito imperial ao contrário da Ribeira das Naus de Lisboa. O fato é que Salvador destacava-se pela melhor posição geográfica para as rotas oceânicas das duas Carreiras. Na Bahia tinha-se, então, a melhor possibilidade de se obter uma excelente escala para os navios que estavam navegando para a Índia ou retornando, sem contar as embarcações trafegando pelo resto da costa do Brasil e da África.

Depois de reparados na Bahia, os navios seguiam para Lisboa no comboio da frota açucareira que regressava para a metrópole, cuja organização datava de meados do século XVII.³²⁵

Salvador continuou como o estaleiro principal fora da Europa, do século XVII ao XVIII, isso é constatado através de diversas ações da política ultramarina portuguesa, como a Decisão do Conselho Ultramarino de 1714,³²⁶ dando preferência à utilização de navios construídos no Brasil para a composição das frotas. Mais tarde, no período do marquês de Pombal, essa escolha foi referendada em pelo menos duas medidas, reafirmando as decisões da política portuguesa durante o Reinado de D. José I quanto à percepção da qualidade do trabalho naval conduzido na América portuguesa, pois madeira e mão-de-obra não faltavam.³²⁷

Em relação ao estaleiro de Salvador, o excelente trabalho de José Roberto do Amaral Lapa constitui-se na melhor fonte, devido à extensa pesquisa que promoveu em arquivos:

É a partir da segunda metade do século XVII e durante o século XVIII que teremos notícias confirmadoras da importância da fabricação que ali se estabeleceu por interesse da administração. Esse interesse esteve longe de limitar-se à ordem régia de 1651, na qual el-rei mandou que se fabricasse cada ano um galeão de 800 toneladas no porto mais conveniente do Estado do Brasil.³²⁸

A construção de navios de alto bordo ou grande tonelagem configurava os principais lançamentos ao mar no estaleiro baiano.

325 Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 234.

326 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 51-65; *Documentos Históricos*, Biblioteca Nacional, v. 98.

327 Regimento da Alfândega do Tabaco, de 16 de janeiro de 1751; Lei de 29 de novembro de 1753, *sobre a preferência que deverão ter os navios construídos nos portos do Brasil na navegação para estes portos*; Alvará de 12 de novembro de 1757, reafirmando as Leis anteriores. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

328 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 62.

Dos 30 navios para travessia oceânica que arrolamos construídos nos estaleiros baianos, no período compreendido entre 1666 a 1823, pelo menos de quatorze deles tivemos prova documental de que serviram no roteiro do Oriente. Quanto aos demais ainda que não tivessem navegado para a Índia, com toda a certeza serviram à Carreira, quer recebendo em transferência, cargas das naus da Índia, quer comboiando naus do Oriente, quer prestando em diferentes oportunidades colaboração àqueles navios.³²⁹

Era uma bela linha de construção de grandes embarcações. No Reinado de D. José I, Amaral Lapa alinhou quatro navios de maior porte construídos em Salvador, da lista de trinta navios oriundos da dinastia dos Bragança.³³⁰ O primeiro deles, a nau *Nossa Senhora da Caridade, São Francisco de Paula e Santo Antônio*, teve sua construção iniciada em janeiro de 1756, a data é claramente importante pelo que já tenho concatenado até aqui, pois por quase dez anos, desde 1755, o estaleiro de Lisboa manteve-se em ruínas, causadas pelo terremoto. Em vista disso, havia a necessidade de completar a falta da produção de grandes navios em Lisboa, produção que só retornou na década de 1760.

Portanto, o alinhamento de um bom número de estaleiros no Brasil, capazes de construir navios do porte das naus, fazia-se mais que necessário para manter o número de navios da Esquadra portuguesa. Essa oportunidade não foi perdida pela política portuguesa, em plena reforma naval visando a reformulação de seus meios navais, o que gerou a Marinha Real portuguesa com oficiais seguindo uma hierarquia padronizada, com escolas de náutica e Arsenal de Marinha ao redor do Império Marítimo.

Em Salvador, após a primeira nau do período pombalino, tivemos a construção da *Nossa Senhora do Monte do Carmo*:

A sua construção na Bahia ordenada por el-rei em 26 de maio de 1758, tendo sido aproveitadas nela as ferragens da nau *São Francisco Xavier*. O seu risco foi enviado de Lisboa, como era

329

José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 56.

330

Apesar da dúvida que Amaral Lapa demonstrou sobre o navio *Santo Antônio* que seria a quinta nau lançada em Salvador, entre 1750 e 1777. Reitero a opinião final de Amaral Lapa, sobre essa nau ter sido construída em outro estaleiro, já que o *Santo Antônio* mencionado como originário da Bahia, só aparece na obra do comandante português Antônio Marques Esparteiro, contradizendo outras fontes, inclusive as principais nessa questão, as fontes locais dos arquivos da Bahia e do Rio de Janeiro, inestimáveis para consultar a história de qualquer navio construído em nossas costas. A falta de pesquisa das fontes localizadas no Brasil deu margem a um grande número de lapsos encontrados em livros de história naval portuguesa.

costume.³³¹

Na passagem acima, temos duas informações de total importância para o nosso trabalho no que concerne ao trabalho de construção de navios de grande tonelagem, em pleno século XVIII. Quanto à madeira já foi demonstrado que a origem era local, inclusive servindo de suprimento para o Arsenal de Marinha de Lisboa, bem como parte dos cabos (cordas) e velas (tecidos grossos). Entretanto, os navios da época também necessitavam de um grande volume de ferragens (cravos, pregos e anéis de metal) para a fixação de seus cascos e mastros, ferragens estas que não eram manufaturadas no Estado do Brasil, daí o aproveitamento do ferro de navios que estavam sendo retirados de serviço, bem como de seus canhões.

Isso era uma medida de grande economia para os cofres portugueses, pois simplesmente utilizava-se a ferragem de um velho navio, já imprestável para a navegação na fabricação de um novo. Alinhava-se a artilharia do mesmo modo, ficando armazenada nos grandes galpões do estaleiro, esperando seu próximo casco de destino. Desse modo, evitava-se outro grave prejuízo para o Erário Régio/Fazenda Real. A colocação da artilharia a bordo, constituía uma das últimas tarefas na construção do navio, sendo feita muitas vezes após seu lançamento, quando o navio já se encontrava estabilizado no mar.³³² Isso dá luz a alguns problemas com datas, já que o lançamento ao mar, de modo algum, significava que o navio estava pronto para navegar ou iniciar sua primeira viagem.

Muitos lançamentos eram feitos sem a fixação dos mastros no casco, pois o importante era assegurar a estabilidade e leveza do casco ao encontrar as águas pela primeira vez, uma medida de segurança, pois muitos navios perdiam-se durante o lançamento (observar a Figura – 4, mostrando o lançamento da *Lampadoza* em Lisboa). Portanto, o lançamento ao mar configurava uma parte da construção de um navio de grande porte, de madeira e vela do século XVIII, após isso ocorriam outros serviços importantes, como a colocação e a mostra de artilharia, fixação dos mastros; até o navio ser incorporado à marinha de guerra e iniciar sua primeira viagem, ou melhor, primeira missão.³³³

Por outro lado, o ferro era obtido normalmente, através da queima do casco do velho navio deixando o serviço, daí encontrar-se nos estaleiros instalados na América portuguesa,

³³¹ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 315.

³³² Bernard Ireland. *Navios de Guerra*; Eduardo Junqueira. *Navios & Navegantes*.

³³³ Cf. Fredrik Chapman. *Architectura Navalis Mercatoria: the classic of eighteenth-century naval architecture*; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*.

um bom número de trabalhadores especializados na conversão desse ferro queimado e, muitas vezes, deformado, em novos cravos e pregos utilizáveis para a fixação no casco da próxima nau. A informação sobre esse procedimento de reutilização da ferragem encontramos em diversas passagens de *A Bahia e a Carreira da Índia*, e especificamente sobre a origem do ferro utilizado na nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo*,³³⁴ do período pombalino:

Era da nau de guerra, de 50 peças (*São Francisco Xavier e Todo o Bem*). Serviu muito na Carreira da Índia. Em sua última viagem (1756 ou 1757), ao regressar do Oriente, escalou na Bahia, onde chegou em mau estado devido a um temporal que sofrera no Cabo da Boa Esperança, e necessitou ser vistoriada várias vezes até que em dezembro de 1757, após ser ouvido a respeito o capitão Antônio de Brito Freire, decidiu-se que fosse queimada.³³⁵

Contratavam-se ferreiros e latoeiros em grande número para conduzirem o trabalho na ferragem desses navios, que tinham de 50 a 60 metros de comprimento e mais de 1000 toneladas de deslocamento. Portanto, um estaleiro localizado na América portuguesa ou em qualquer outro Domínio do Império Marítimo português, comportava o serviço de muitos trabalhadores especializados. Outra informação é a de que o “risco” do navio, ou seja, o projeto, vinha de Portugal, isso era de praxe, como já vimos com a *Nossa Senhora de Belém*,³³⁶ construída no Estado do Grão-Pará.

Portanto, ao lado do reconstruído Arsenal de Marinha de Lisboa, o Estado pombalino

³³⁴ A *Nossa Senhora do Monte do Carmo* foi um navio que prestou muitos serviços no período pombalino, conforme verificamos na obra de Amaral Lapa: *Foi lançada ao mar em 2 de fevereiro de 1760. Em 22 de abril de 1760 temos notícias de sua primeira viagem, da Bahia para Lisboa, quando conduziu 124 jesuítas, que por ordem do marquês de Pombal, regressavam a Portugal* (aqui temos a certeza que era um navio da marinha Real portuguesa, por causa da missão desempenhada e não, qualquer navio mercante). *Também levou muita madeira nessa viagem* (missão, também, de considerável importância, inclusive pelos Alvarás do período pombalino que já transcrevemos). *O total da despesa com a sua construção no arsenal baiano importou em 91:049\$875 réis. Serviu muito nos roteiros do Brasil, não nos constando que tenha navegado para o Oriente. Naufragou em nossas costas em 1775. Houve na marinha portuguesa, outras naus com nome idêntico ou aproximado. Assim, com o nome de Nossa Senhora do Vencimento do Monte do Carmo, temos notícias de várias naus nos séculos XVI e XVII. Em 1717, Portugal compraria na Holanda uma nau Nossa Senhora do Monte do Carmo. Em 21 de abril de 1738, lançou-se ao mar em Lisboa, uma nau Nossa Senhora do Monte do Carmo, que fora ali construída, onde também se construiria em 1786 outra nau com o nome Nossa Senhora do Monte do Carmo, Medusa.* José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 315.

³³⁵ A *São Francisco Xavier e Todo o Bem* tinha sido construída em Salvador, em 1741, sendo a última nau construída no estaleiro baiano durante o Reinado de D. João V. José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 314.

³³⁶ José Feijó de Melo Albuquerque. *Despesas do Arsenal do Pará (1761-66); Manuscrito sobre o ferro utilizado no Arsenal (1761-66)*. Biblioteca Nacional/Rio de Janeiro/Divisão de Manuscritos, 03, 4, 023 e 03, 4, 024.

tinha o Arsenal de Salvador servindo como um dos principais estaleiros destinados a manter a marinha de guerra portuguesa durante o século XVIII, sem contar o reparo dos navios mercantes da Carreira do Brasil e os oriundos da mais longínqua e perigosa travessia, a Carreira da Índia.³³⁷ Essa nova distribuição dos Arsenais ao redor do Império Marítimo português, mostrou-se de inegável importância, primeiro pelo tempo que o Arsenal de Lisboa manteve-se sem condições de iniciar a construção de um navio de grande porte, uma nau, após o terremoto no final de 1755 e sua longa reconstrução.³³⁸

A construção de uma nau era um serviço que requeria alguns anos, como temos demonstrado até aqui, e após a entrega do novo Arsenal de Marinha de Lisboa,³³⁹ o lançamento de uma nau de guerra no local realizou-se somente em 1763, com a *Nossa Senhora do Pilar*.³⁴⁰ Essa situação demonstra a efetividade da distribuição dos Arsenais de Marinha pelos vastos Domínios portugueses no período pombalino, pois os navios continuavam necessários para manter a linha de batalha e o serviço de escolta, caso da marinha de guerra, sem contar o transporte eventual dos mais caros produtos do Império Marítimo. Além disso, os impostos arrecadados e os funcionários de grande hierarquia eram transportados apenas pelos navios de guerra.³⁴¹

Portanto, o efetivo de navios de guerra de grande porte, trato especificamente das naus, tinha de ser mantido a todo custo, pois era um dos referenciais da política desempenhada pelo Estado pombalino. O interessante é que não havia mais a prosperidade econômica do Reinado anterior de D. João V que, só no estaleiro de Salvador teve nove navios lançados ao mar,³⁴² nem mesmo havia a disponibilidade do principal estaleiro, o de

³³⁷ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*.

³³⁸ Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³³⁹ Manuel da Costa Amorim. A Capela de São Roque do Arsenal de Marinha. In: *Revista da Armada*, n.º 350.

³⁴⁰ Antônio Marques Esparteiro. *Três séculos no mar (1640-1910)*; Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 226.

³⁴¹ Luiz de Almeida Portugal, 2º marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro – 1769/1776*; Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. Neste estudo, encontramos grande número de fontes de arquivos franceses trazendo a movimentação de navios entre o Brasil e Portugal no período pombalino, acrescidas da discriminação das cargas de cada navio.

³⁴² José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 310-6. É interessante notar que a relação de navios construídos no Reinado de D. João V pode ser ainda maior, como o próprio Amaral Lapa escreveu.

Lisboa. Mas, as medidas da reforma naval executadas durante o Reinado de D. José I, conseguiram contornar os diversos entraves econômicos apresentados,³⁴³ por que o efetivo da Esquadra lusitana do século XVIII manteve-se tal qual o necessário.

Tendo colônias que estendiam-se de Macau e Goa até o Brasil, Portugal necessitava manter uma Esquadra capaz de servir em distantes mares. A frota portuguesa de batalha era consideravelmente estável no seu efetivo durante a maior parte do século XVIII.³⁴⁴

A manutenção do efetivo da Esquadra vinda do Reinado de D. João V, deveu-se à abertura de Arsenais de Marinha espalhados pelo Império Marítimo. Uma estratégia, de fato, adotada na reforma naval do período pombalino, não esquecendo seus principais próceres ao lado do marquês de Pombal, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, pelos diversos aconselhamentos endereçados ao seu irmão³⁴⁵ e pelo período importante em que esteve na pasta de Negócios da Marinha e Ultramar, seguido por Martinho de Melo e Castro na continuidade da reforma naval.³⁴⁶

Portanto, esse número de navios da Esquadra (apenas as naus de guerra estão incluídas),³⁴⁷ desde o final do Reinado de D. João V até a transferência da família real para o Brasil em 1807, contava sempre de doze a dezessete naus.³⁴⁸ Uma fonte britânica de grande

³⁴³ Sebastião José de Carvalho e Melo. *Discurso sobre as vantagens que o Reino de Portugal pode tirar da sua Desgraça por ocasião do Terremoto no primeiro de novembro de 1755*. v. IV. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³⁴⁴ Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 144. “With colonies that still stretched from Macao and Goa to Brazil, Portugal needed to maintain a fleet capable of overseas service. The Portuguese battlefleet was remarkably stable in size for much of the eighteenth century...”.

³⁴⁵ Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na era pombalina*. 3 v.

³⁴⁶ A. H. de Oliveira Marques. *História de Portugal*. v. II, p. 465.

³⁴⁷ Além das naus, tínhamos em processo decrescente de tamanho e número de canhões, as fragatas, as corvetas e os navios de dois mastros (brigues, escunas, canhoneiras e outras denominações de embarcações mais raras). Portanto, a linha de batalha do século XVIII que aparece na maior parte das fontes primárias traz apenas os maiores navios, as naus ou as naus e as fragatas, não incluindo os outros navios que acabei de mencionar. Esse tipo de relação de navios de guerra, também deu origem a alguns erros por parte de pesquisadores que não distinguiam os diversos tipos de navios; lembrando aqui da antiga alusão feita pelo Visconde de Carnaxide. Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 152.

³⁴⁸ Antônio Marques Esparteiro. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 325-330; Carlos Selvagem. *Portugal Militar*, p. 483-4; Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 225-231; Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 136; *Quadro das forças de mar e terra-1776*. IHGB, DI. 44, Doc. 08; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 144; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 152.

importância para este estudo, o livro de Robert Gardiner, *Warships of the Napoleonic Era* (uma obra inteiramente baseada em pesquisas efetuadas no arquivo do *National Maritime Museum* inglês) nos traz um interessante quadro do equilíbrio da frota portuguesa, pois era uma estrutura de feição planejada. A citação a seguir refere-se ao período posterior ao Reinado de D. José I, durante as guerras napoleônicas:

A Esquadra portuguesa (somente naus da marinha de guerra)... compreendia uma pequena capitânia de três cobertas e por volta de dez naus de duas cobertas, divididas igualmente entre naus bem grandes de 74 canhões e naus de 64 canhões... Exceto por uma nau de 74 canhões lançada em 1802, houve muito pouca construção depois do início da década de 1790, e a Frota era mantida em seu status através de reconstruções.³⁴⁹

O trecho final da citação nos traz à baila uma referência de extrema importância para entendermos a sobrevivência da Esquadra ao longo do período referido, era o artifício da reconstrução de uma nau, ou uma completa reforma do navio para que ele continuasse em serviço por longos anos.

Já constatamos a reutilização do material de ferro, de uma nau condenada para uma próxima em construção, bem como a transferência do seu parque de artilharia. Entretanto, outro trunfo não deixado de lado pelos mestres-construtores dos estaleiros portugueses era a manutenção efetiva de uma nau para o serviço de combate da Esquadra, através de uma grande reconstrução.³⁵⁰

Esse tipo de apurada reconstrução efetuado pelos estaleiros no século XVIII, na maioria das vezes, trazia uma mudança de nome para o navio e, no caso de o navio ser lançado outra vez, a nau era tida como um novo navio (lembrar das duas carreiras de cantaria do novo Arsenal de Marinha de Lisboa e seu dique seco, tornando mais fácil esse método).³⁵¹

³⁴⁹ Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 144. “The Portuguese battlefleet... during the French wars comprised one small three-decker flagship and about ten two deckers, divided equally between fairly large 74s and 64-gun ships... Except for one 74 launched in 1802, there was little new building after the early 1790s, and the fleet was kept up to strength by comprehensive rebuilding.”

³⁵⁰ Herick Marques Caminha. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*. Um ponto que merece grande atenção é que documentos do século XVIII, tratando de navios no estaleiro, trazem o termo “em fabrico”. Essa designação, no período que estudamos significava “em reforma”, ou seja, era algo totalmente diferente de uma leitura do português atual, o que, mais uma vez, pode trazer problemas de interpretação para quem se debruçar sobre os documentos originais.

³⁵¹ Manuel da Costa Amorim. A Capela de São Roque do Arsenal de Marinha. In: *Revista da Armada*, n.º 350; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção*

No entanto, esse sistema comum no século XVIII, causa certa confusão para o pesquisador que busca referências sobre esses navios.

A Figura abaixo nos traz o aspecto de uma nau de guerra portuguesa, construída no período imediatamente posterior ao pombalino, no Arsenal de Marinha de Lisboa. É um raro exemplo de planta (*blue print*) de um navio português, este conservado no *Royal Maritime Museum* de Greenwich, na Inglaterra. A nau é a *Rainha de Portugal*, de 74 canhões e seu desenho foi feito em Portsmouth, em junho de 1809.³⁵²

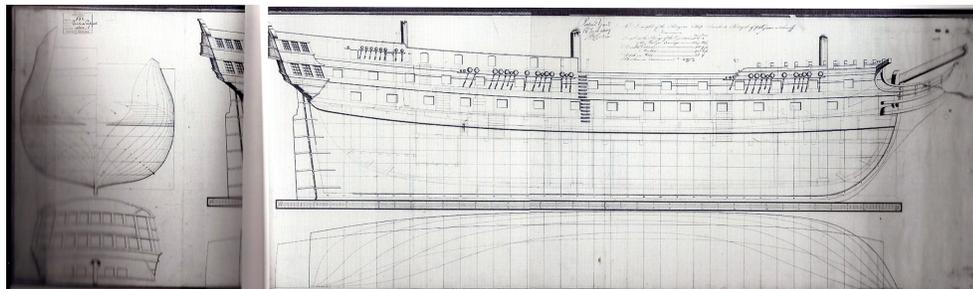


FIGURA - 6

Portanto, é interessante tratar da longevidade e qualidade dessas naus de madeira construídas durante o período pombalino.

Os navios portugueses que fizeram a viagem ao Brasil, em 1807, eram pouco diferentes daqueles construídos nas décadas anteriores. Veleiros de madeira tinham vida útil entre 50 e 60 anos, no caso de naus de linha, entre 20 e 30 para fragatas, e menos para brigues e escunas. Uma ou duas vezes durante a sua vida, os navios maiores eram levados ao dique seco, para passar por uma revisão. A extensão do trabalho pode ser calculada a partir do tempo necessário (até dois anos).³⁵³

Essa passagem de Kenneth Light ilustra o que descrevemos quanto ao sistema de reconstruções feito no Arsenal de Marinha de Lisboa, devido ao sistema de dique seco empregado³⁵⁴ somente após o novo estaleiro entregue durante o período pombalino. No Arsenal de Marinha de Salvador, não havia esse sistema; portanto as naus que sofriam reparos

sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³⁵² Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 145.

³⁵³ Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 224.

³⁵⁴ Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 224.

em Salvador não tinham o nome trocado, pois eram reparos de emergência, destinados a manter o navio em travessia e não reconstruí-lo.³⁵⁵

Entretanto, ao estudarmos navios de madeira e vela construídos no século XVIII, nem sempre um número fixo de anos de serviço pode responder pela vida útil do navio. Encontramo-nos antes da industrialização em série, o que nos traz um forte aspecto de individualidade para cada navio de grande porte estudado, os chamados navios capitais da Marinha Real portuguesa, vinda a lume na reforma naval pombalina.

Deixando de lado os naufrágios, como o ocorrido com a *Nossa Senhora do Monte do Carmo*, em 1775,³⁵⁶ um dos perigos para o serviço de qualquer navio, temos de verificar outros fatores que asseguravam a vida útil das grandes naves. Um fator importante era a escolha da madeira, principalmente a usada no casco das naus.

A construção era sempre conduzida pelos estaleiros reais (Esquadra inglesa), usando os melhores materiais e, a preocupação com a longevidade levava a prolongados períodos de construção para se obter o mais profundo envelhecimento (da madeira utilizada).³⁵⁷

Portanto, tal qual o texto acima, tratando dos estaleiros ingleses, no Império Marítimo português, além da escolha do melhor tipo de madeira para cada parte específica do navio a ser construído, essa madeira tinha de sofrer um envelhecimento, ou seja, ficava estocada em galpões secos dos Arsenais de Marinha e só então era utilizada na nau em construção, pois a umidade e a madeira ainda “verde” eram o pior perigo para o casco.³⁵⁸

A manutenção e a preservação num navio de madeira era onerosa. Em tempo de rápida expansão da Esquadra, usava-se madeira de qualidade inferior, que apodrecia rapidamente e danificava nos lugares mais inacessíveis... As incrustações externas (teredos e cracas marítimas) eram um outro problema, com o crescimento no casco afetando consideravelmente a velocidade do navio.³⁵⁹

Outro problema grave, que poderia acontecer na própria construção do navio, era o

355 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 305-21.

356 José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 315.

357 Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 10. “Construction was always undertaken by the Royal Dockyards, using the finest materials, and concern for longevity led to prolonged building times to achieve the most profound seasoning.”

358 Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*, p. 28-30.

359 Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 38.

não cumprimento do estabelecido no projeto da embarcação, ou mesmo o resultado de um péssimo projeto. O cumprimento rigoroso dos cálculos garantia a exatidão do equilíbrio e a navegabilidade, do casco a ser lançado. Nem sempre o uso adequado dos cálculos ocorreu de fato nos Reinados anteriores, e para utilizar um exemplo que ficou registrado no Estado do Brasil, existe a trágica história da nau *Nossa Senhora da Vitória*, lançada ao mar em Salvador no ano de 1704:

Não chegou contudo a fazer-se ao largo, pois logo começou a estalar e perder o equilíbrio. Na altura do Vaza-barris, acabou por encalhar, tendo inclusive, rompida a sua amarra. Teve então que ser abandonada pela tripulação. Do desastre foi responsabilizado o mestre Francisco Martins, que orientou a sua construção sem nunca “ouvir qualquer espécie de conselho”, além de ter promovido a arrumação da carga de maneira que provocou o desequilíbrio do navio.³⁶⁰

Esses “cálculos”, lembrando das formas de madeira para utilizar na construção naval, distante do Arsenal de Marinha de Lisboa, perfaziam um projeto coordenado. Melhor descrevendo, constituíram mais um aspecto de aperfeiçoamento e padronização encetado na reforma naval pombalina. A partir da inauguração do Arsenal de Marinha de Lisboa,³⁶¹ o projeto de um novo casco de grandes dimensões partia da “Sala do Risco” do Arsenal de Marinha, sob a orientação de seu principal mestre-construtor para as grandes naves, Manoel Vicente Nunes.³⁶² Nas funções do Intendente de Marinha (ver o texto na íntegra, nos Anexos),³⁶³ essa preocupação em seguir o projeto enviado de Lisboa, nos mínimos detalhes era considerado Ordem Régia.

14.º Não poderão os Intendentes alterar na mínima parte, nem fazer a menor mudança nos planos que receberem do Conselho do Almirantado para construção de quaisquer embarcações, sob pena de ficarem responsáveis na Minha Real Presença, e expostos a um

³⁶⁰ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 310.

³⁶¹ Fonte: www.mdn.gov.pt; Manuel da Costa Amorim. A Capela de São Roque do Arsenal de Marinha. In: *Revista da Armada*, n.º 350; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³⁶² *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. LXIV; Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 374-78; Ney Malvasio, *O Arsenal de Marinha de Santos*. (monografia); Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 225-27.

³⁶³ Alvará de 03 de março de 1770; Carta Régia de 11 de março de 1770; Carta Régia de 12 de agosto de 1797. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. 89. (Ver Anexo 01)

severo procedimento; por cujo motivo vigiarão com o maior cuidado que os Construtores se não apartem dos referidos planos, pois que só lhe toca a inteira e imutável execução deles.³⁶⁴

Para notarmos, mais uma vez, a padronização militar da marinha pombalina atentamos para o fato de que Manoel Vicente Nunes, em 1775, tinha o posto de capitão-tenente. Como se intui, ao contrário do antigo arcaísmo da designação de “mestre-construtor da Ribeira das Naus”, o projetista de navios do Arsenal de Marinha de Lisboa, também foi incluído na hierarquia dos postos navais.³⁶⁵ Mas, lembramos que a par de muitos outros fatos herdados pela tradição, esses títulos continuaram a ser usados, principalmente nos distantes Domínios do Ultramar.

Voltando a tratar dos Arsenais de Marinha criados na América portuguesa, a produção ficou a cargo de mestres-carpinteiros sediados no Brasil, que supervisionavam a construção, utilizando-se de projetos enviados de Lisboa. Situação que acontecia regularmente no mais bem estruturado Arsenal de Marinha do Estado do Brasil, o de Salvador.³⁶⁶ Isso se deve ao fato de que um mestre, em pleno Reinado de D. José I, encontrava-se distante de um erro das proporções do ocorrido com a *Nossa Senhora da Vitória* e, estava pronto para ser utilizado na supervisão e observação de alguma construção em algum dos novos Arsenais de Marinha criados na América portuguesa, o que aconteceu mais de uma vez, no período pombalino.³⁶⁷

Mas, como enfocamos um período em que a atividade de construção naval garantia uma “individualidade” a cada navio, ao lado de navios que terminaram por desempenhar pouco tempo de serviço, também encontramos navios muito bem construídos e que exibiram um registro de atividade marítima de incrível perenidade para um casco de madeira. É o caso da nau *Santo Antônio e São José* (64 canhões), um casco que viu grande tempo de serviço marítimo, desempenhando muitas missões de importância, e não só para o Reino de Portugal, pois sua sobrevivência a trouxe para a Esquadra Imperial brasileira.³⁶⁸

³⁶⁴ Alvará de 03 de março de 1770; Carta Régia de 11 de março de 1770; Carta Régia de 12 de agosto de 1797. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. 89.

³⁶⁵ Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 376.

³⁶⁶ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 307-21.

³⁶⁷ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 315; Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 374-78; Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*, p. 82-86.

³⁶⁸ Cf. Herick Marques Caminha. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no*

Foi construída na Bahia por mestre Antônio da Silva, tendo sido lançada ao mar em 29 de janeiro de 1763. Incluindo a artilharia, o seu custo foi de 134:904\$283 réis...³⁶⁹ Fez a primeira viagem para Portugal, sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Bernardo de Oliveira de Abreu e Lima, conduzindo madeiras do Brasil... Em 1794 sofreu reparação geral no Arsenal de Marinha de Lisboa, quando foi modernizada e mudou o nome para *Infante D. Pedro Carlos*. Em 1807, novamente foi reparada e mudou de nome, passando a chamar-se *Martim de Freitas*. Ainda não seria este seu último nome, pois com a independência do Brasil recebeu a denominação de *D. Pedro I*. Ao ser lançada ao mar tinha o nome de *Santo Antônio, São José e Almas*. Sua construção em Salvador parece ter-se iniciado por volta de 1761.³⁷⁰

A nau de guerra de 64 canhões, além da qualidade de construção, possuía um bom desempenho, algo que no século XVIII só se mostrava, de fato, com o navio no Oceano. Em 1823, a nau lançada ao mar sessenta anos antes, tornou-se a nau capitânia de *Lord Cochrane*.³⁷¹ Através das próprias palavras do comandante da primeira Esquadra do Brasil independente, podemos perceber a qualidade e o desempenho da, agora *Pedro I*,³⁷² equipada

Império.

³⁶⁹ Esse dado com o custo de construção de uma nau de guerra é fundamental para entendermos o grau de envolvimento econômico que uma nau, desse porte (64 canhões e por volta de 1400 toneladas), gerava para a Fazenda Real durante o período das reformas pombalinas. No Reinado de D. José I, esse custo foi pago apesar da crise financeira, pois o importante era a manutenção do *status quo* da Esquadra portuguesa. Na *Santo Antônio, São José e Almas*, sabemos que o custo é total, incluindo a artilharia. Para comparação, temos o custo da *Nossa Senhora do Monte do Carmo*, que custou o montante de 91:049\$875 réis, construção imediatamente anterior do estaleiro da Bahia e semelhante à *Santo Antônio, São José e Almas*, lembrando que no casco da *Nossa Senhora do Monte do Carmo*, como já mencionamos, houve grande economia no custo, pela reutilização das ferragens empregadas. A outra nau, contemporânea às de Salvador e, de igual tamanho (64 canhões), a *São Sebastião* terminou por custar muito menos, apenas 50 contos, uma bela economia conseguida no novo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, já que a madeira foi fruto da doação do Mosteiro de São Bento. Juvenal Greenhalgh calculou que o custo da *São Sebastião* orçaria em 126:000\$000 réis, isso sem a artilharia. Vê-se que a doação de madeiras foi um grande passo conseguido à época, principalmente para o período pombalino, envolto em grave situação econômica. Para esses preciosos dados econômicos, sobre a construção das naus, ver: Dom Clemente Maria da Silva-Nigra. *Construtores e Artistas do Mosteiro de São Bento do Rio de Janeiro*; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 315-16; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, p. 28.

³⁷⁰ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 316.

³⁷¹ David Cordingly. *Cochrane: the real master and commander*. Essa é a biografia mais recente de *Lord Cochrane*.

³⁷² Sobre essa nau de guerra, lançada ao mar no período pombalino, mas que participou de tantos fatos da história náutica da Marinha Real portuguesa e depois, da brasileira, as fontes de consulta são as mais extensas sobre qualquer navio do

no Rio de Janeiro com 74 canhões.

No dia seguinte (15 de março de 1823) convidou-me Sua Majestade Imperial a vir ao paço dando-me hora cedo, a fim de acompanhá-lo numa visita às embarcações de guerra, algumas das quais me agradaram muito, como prova demonstrativa dos esforços que em pouco tempo se deviam ter feito para trazê-la a tão recomendável condição. Grande cuidado se via bem haver-se posto em preparar o *Pedro Primeiro*, nau contada como de 74 – ainda que no serviço inglês se houvera dito de 64. Era evidentemente veleira, e se achava pronta para o mar, com quatro meses de mantimentos a bordo, que lhe enchiam apenas metade do bojo, tanta capacidade tinha para armazenar; achei portanto razão de ficar satisfeito com a minha intentada capitânia.³⁷³

Já em combate com a Esquadra portuguesa, no litoral da Bahia, *Lord Cochrane* fez mais comentários relativos ao desempenho de uma nau que contava sessenta anos de serviço, em carta reservada enviada ao Ministro José Bonifácio de Andrada.

Valendo-me da permissão de me dirigir a V. Ex^a em pontos de natureza particular, e reportando-me aos meus ofícios ostensivos ao ministro da Marinha, peço licença para acrescentar, que não foram somente os ventos desfavoráveis que retardaram o nosso progresso, mas o navegar extremamente ronco (vagaroso) da *Piranga* e do *Liberal*... por isso que, em razão de seu vagaroso andar, tem o inimigo oportunidade para forçar a uma ação em quaisquer circunstâncias... parece-me, na verdade, que o *Pedro Primeiro* é o só vaso dela que pode atacar um navio de guerra inimigo, ou operar em presença de uma força superior, de maneira que não comprometa os interesses do Império...³⁷⁴

período pombalino. No arquivo do SDM: *Livros de matrícula geral dos navios da Armada Nacional e Imperial*; e nos livros, só constando os que serviram de fontes para este estudo: Alberto Vasconcelos & Mário Mendonça. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra brasileira*; Antônio Marques Esparteiro. *A viagem*. In: *História Naval Brasileira*. v. II; Carlos Selvagem. *Portugal Militar*; David Cordingly. *Cochrane: the real master and commander*; Gustavo Barroso. *História Militar do Brasil*; Herick Marques Caminha. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*; Hernâni Donato. *Dicionário das batalhas brasileiras*; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*; Luís Barroso Pereira. *Relação náutico-militar da viagem da fragata do Império do Brasil, a Niterói, em 1823*; Manuel Moreira da Paixão e Dores. *Diário da Armada da Independência*; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*; Thomas John Cochrane. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*.

³⁷³ Thomas John Cochrane. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*, p. 40.

³⁷⁴ Thomas John Cochrane. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*, p. 55.

Na carta de *Lord Cochrane* ao Ministro José Bonifácio de Andrada, entramos em contato com o relato prático e imparcial de um antigo oficial da *Royal Navy* e ex-comandante das Esquadras do Chile e Peru, em suas respectivas guerras de independência da Espanha.³⁷⁵ Portanto, praticamente não temos melhor julgamento sobre os dois aspectos, a qualidade da construção, garantidora de sua extensa vida útil e o seu superior desempenho náutico, algo de primeira ordem para um navio de guerra, fatores que ressaltamos no estudo da antiga *Santo Antônio, São José e Almas* e que nos trazem uma perfeita compreensão da construção naval bem conduzida no Ultramar, durante o período da reforma naval pombalina.

No bastante operoso estaleiro de Salvador, encontramos mais uma nau, lançada ao mar durante os anos da extensa reforma naval pombalina. Foi a *Nossa Senhora do Bom Sucesso*:

Foi construída na Bahia em 1764,³⁷⁶ tendo servido muito tempo nas navegações portuguesas. Em 1799 ao ser reconstruída em Lisboa, é que recebeu o nome de *D. João de Castro*. Suas dimensões eram:

Quilha (comprimento) – 60 metros;

Boca (largura do casco) – 14 metros;

Pontal (altura do casco) – 12 metros.

Tinha 64 peças de artilharia. Fez parte da esquadra que trouxe a família real para o Brasil, não tendo servido à Carreira da Índia.³⁷⁷

A *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, foi mais uma das naus pombalinas de grande período de vida útil. Acabou tendo um final bastante comum e triste para diversos navios da Esquadra de madeira e vela, o leilão, após quase sessenta anos na marinha de guerra. Outro dado importante é o valor obtido, uma enorme diferença em relação aos gastos com a construção, que alçavam mais de 100.000\$000 réis, já no período pombalino.³⁷⁸ A *Nossa*

³⁷⁵ David Cordingly. *Cochrane: the real master and commander*; Max Justo Guedes. *Relíquias Navais do Brasil*, p. 12 e 19; Museu Naval do Rio de Janeiro, coleção permanente; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*, p. 61-64; Thomas John Cochrane. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*.

³⁷⁶ Kenneth Light coloca a data de lançamento da nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso* em 1766, o que é condizente com o início da construção em 1764, pois o estaleiro de Salvador mostrava-se bem veloz na construção, atentando-se para a época estudada. A *Santo Antônio, São José e Almas*, também levou dois anos do início da construção ao seu lançamento ao mar. Mas, Kenneth Light comete o engano de registrá-la como construção do Arsenal de Marinha de Lisboa, dado encontrado na obra de Antônio Marques Esparteiro. Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 227.

³⁷⁷ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 317.

³⁷⁸ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 315-16; Juvenal

Senhora do Bom Sucesso: “Encontrando-se arruinada, foi-lhe vendido o casco em hasta pública realizada em 15 de julho de 1822, alcançando-se por ele 4:000\$000 réis.”³⁷⁹

Entretanto, ao lado da maioria das naus construídas no período pombalino, de bom desempenho e de sólida construção, também encontramos um caso em que o desempenho do navio, não se mostrou tal qual se esperava dos “cálculos” vindos da “Sala do Risco”, do Arsenal de Marinha de Lisboa. É o que aconteceu com a nau *Nossa Senhora de Belém*: “Nem sempre o navio construído condizia com a expectativa. Foi essa nau considerada “ronceira” e faltando-lhe agilidade...”³⁸⁰

A *Nossa Senhora de Belém* foi muito utilizada na Esquadra de Mac Douall, no sul do Estado do Brasil, durante o longo confronto com os espanhóis. Entretanto, esse péssimo desempenho no mar, provocou uma constante preocupação em reduzir-lhe o peso, na tentativa de melhorar sua velocidade e capacidade de manobra, o que foi tentado com a retirada progressiva de seus canhões. Sendo uma nau do porte de 64 canhões, a *Nossa Senhora de Belém*, no final da campanha, em 1777, exibia uma artilharia de somente 50 canhões, o que muitas vezes mudou sua classificação de nau para fragata, apenas pela artilharia reduzida que portava, afastando-a das outras naus do período pombalino, de muito boa construção e desempenho.³⁸¹

Os navios de guerra, de grande porte (as naus), demonstraram uma vida útil extremamente longa, o que atesta a qualidade do trabalho de construção naval desenvolvido no período pombalino, tanto no Arsenal de Marinha de Lisboa como nos diversos estaleiros distribuídos pelo Império Marítimo português.³⁸² A *Santo Antônio, São José e Almas* que, depois seria nomeada de *D. Pedro I*, lançada em Salvador, merece a atenção para o fato de que foi uma das naus construídas durante o período de reformulação da Marinha Real portuguesa, de aspecto militar, ligada diretamente ao Estado português da Dinastia de Bragança, através do Ministério de Negócios da Marinha e Ultramar, a Pasta que cuidava mais de perto, da administração do Império Marítimo português.³⁸³

Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, p. 28.

³⁷⁹ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 317.

³⁸⁰ Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*, p. 351.

³⁸¹ Abeillard Barreto. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 217-300.

³⁸² Cf. José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*; Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 378; Ney Malvasio, *O Arsenal de Marinha de Santos*. (monografia); Thoríbio Lopes. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história*.

³⁸³ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo*

A *Santo Antônio*, *São José* e *Almas*, em conjunto com as outras naus coevas, demonstram a “visão pombalina” de manutenção da Esquadra por um longo período, para a continuidade da sobrevivência econômica, política e administrativa do Império Marítimo luso, em grave situação financeira a partir da segunda metade do século XVIII.³⁸⁴

Para efeito de comparação com a *Royal Navy* britânica e os grandes navios mercantes da Companhia das Índias Orientais, temos uma das razões da durabilidade dos navios portugueses.

Mais da metade da frota da Companhia das Índias Orientais (depois de 1810) era do porte das 1400 toneladas, e um número crescente de seus navios estava sendo construído em Bombaim, usando madeira Teca, que era melhor que o carvalho em águas tropicais. Além disso, ao lado da HMS *Victory*, o mais antigo navio em serviço do período era uma fragata construída na Índia.³⁸⁵

Em Portugal, a utilização de madeiras tropicais para a construção naval, sobretudo madeiras do Brasil, era uma tônica há muitos anos, sendo padronizada, de fato, durante o período da reforma naval pombalina.³⁸⁶

Durante o século XVIII, muitos dos navios portugueses da Carreira da Índia foram construídos no Brasil, por motivos explicados pelo vice-rei da Índia ao escrever à Coroa em 1713, insistindo no prolongamento dessa prática:

Os navios que duram mais tempo na Índia são os construídos no Brasil, porque o bicho não pode penetrar neles, como se pode ver pela fragata Nossa Senhora da Estrella e por

Regime (1620-1807), v. 4.

³⁸⁴ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; Dezoteux de Comartin. L'administration de Sébastien-Joseph de Carvalho et Melo, conte d'Oeiras, marquis de Pombal. In: *O Brasil na administração pombalina*, p. 277; Visconde de Carnaxide. *O Brasil na administração pombalina*, p. 152.

³⁸⁵ Robert B. Bruce, Iain Dickie, Kevin Kiley, Michael F. Pavkovic & Frederick C. Schneid. *Fighting Techniques of the Napoleonic Age (1792-1815)*, p. 240. “More than half the Honourable East India Company fleet was rated at 1400 tons, and increasing numbers of their ships were built in Bombay using teak, which was better than oak in tropical waters – besides HMS *Victory*, the oldest serving ship of the period was an Indian-built frigate.”

³⁸⁶ Decisão do Conselho Ultramarino de 1714. In: *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 65. Essa Decisão procurou referendar as diversas legislações anteriores, sobre madeiras brasileiras e construção naval. Essa Decisão foi aprovada, de forma extensiva, no período pombalino: Alvará com força de Lei, de 22 de maio de 1756; Alvará de 12 de novembro de 1757; Alvará de 09 de janeiro de 1758. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; p. 25-50 (o capítulo 2 do livro de Amaral Lapa é inteiramente dedicado a esse assunto, pois a madeira brasileira, já era considerada excelente para a construção naval desde o século XVI).

aquela (Nossa Senhora da Piedade) que está agora navegando com destino ao reino; porque, embora tenham estado na Índia durante os últimos quinze anos, são capazes de prestar serviço durante outro tanto tempo. Não creio que houvesse nenhuma dificuldade em encontrar no porto navios convenientes que pudessem ser utilizados na Carreira da Índia, porque em sua maioria eles eram construídos no Brasil.

Dois dos seus sucessores, escrevendo em 1719 e 1721, respectivamente, também relataram sua preferência pela utilização dos navios construídos no Brasil como barcos para a rota do Oriente.³⁸⁷

Os exemplos que expusemos aqui, sobre as primeiras missões de naus construídas no Brasil durante o período pombalino, sempre levando em seus bojos grande quantidade de madeira, demonstram essa sábia utilização nos estaleiros portugueses, pois a madeira brasileira era não só utilizada de forma óbvia na América portuguesa, mas também, em larga escala no próprio Reino.³⁸⁸

Para nos situarmos quanto à idade da *Victory*, é relevante notar que, depois de 1813, era a única nau inglesa ainda em serviço que era contemporânea das naus de guerra pombalinas que temos descrito até aqui, quase todas em serviço nessa época ou esperando serem reconstruídas.

Construído no arsenal de Chatam entre 1759 e 1765, e reconstruído duas vezes antes da batalha de Trafalgar, o *Victory* tinha sido feito para sustentar, a pequena distância, a potência destruidora de fogo de sua pesada artilharia: o casco, de revestimento duplo, pintado de amarelo e preto, era de sólido carvalho, a trave de quilha, de 45 metros de comprimento, era de teca dura como o ferro, a querena era revestida de cobre para protegê-la dos teredos.³⁸⁹

A *Victory* era classificada como uma nau de primeiro tipo. Na batalha de Trafalgar em outubro de 1805, a maior vitória de Lord Nelson, a *Victory* trazia 102 canhões em seus costados, deslocava 2100 toneladas e tinha 69 metros de comprimento. Portanto, era um navio de grande valor para a marinha britânica que, ao contrário da situação econômica de Portugal, tinha grande quantidade de meios econômicos para financiar sua Esquadra e promover uma intensa construção de navios.³⁹⁰

³⁸⁷ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 224-25.

³⁸⁸ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; p. 25-50 e 307-21; Luiz de Almeida Portugal, 2^o marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro – 1769/1776*; Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*.

³⁸⁹ George Goldsmith-Carter. *Velas e Veleiros*, p. 85.

³⁹⁰ A. C. Hedges. *Admiral Lord Nelson*; Allan Westcott, Willian Stevens. *História do poderio marítimo*; Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 42-46; George Goldsmith-

Em Portugal, no Reinado de D. José I, não se encontrava essa situação cômoda para o financiamento de uma Esquadra, as naus que eram lançadas ao mar, tinham que durar, de qualquer forma. O que atesta de forma indubitável a qualidade da construção naval realizada em estaleiros situados em Belém do Pará, Salvador, Rio de Janeiro e Lisboa, no período pombalino; sem contar com a perícia desde o “risco” produzido por mestres-construtores, seguindo até os artesãos, carpinteiros, calafates, tanoeiros, ferreiros e, pura mão-de-obra (grande parte formada por escravos na América portuguesa), encontrados em todos esses estaleiros, os Arsenais de Marinha.³⁹¹

A situação econômica enfrentada por Portugal, cada vez mais grave, desde o Reinado de D. José I,³⁹² nos mostra que o efetivo da linha de batalha portuguesa foi mantido, inicialmente, através de um grande número de construções nesse Reinado. O que, por si só, é verificado pela decisão de equipar-se a Esquadra com um bom número de novos navios de guerra, mesmo com os gastos resultantes desse processo manufatureiro. Após a morte de D. José I e fim do chamado período pombalino, a Esquadra portuguesa à luz das possibilidades econômicas do Império Marítimo, foi mantida, até a transferência da Corte para o Brasil, através de sucessivas reconstruções das naus em serviço.³⁹³ Utilizava-se para isso, o Arsenal de Marinha de Lisboa inaugurado no período pombalino, o único capaz desse serviço,³⁹⁴ ao lado de algumas naus lançadas ao mar, como a da Figura 5, em período bastante espaçado de tempo.

Carter. *Velas e Veleiros*, p. 74-95; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*, p. 120-143; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 08-34.

³⁹¹ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. VI et LXIV; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Juvenal Greenhalg. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*; Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 378;; Luiz de Almeida Portugal, 2.^o marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro (1769-1776)*; Ney Malvasio, *O Arsenal de Marinha de Santos*. (monografia); Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*, p. 82-86; Thoríbio Lopes. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história*.

³⁹² Cf. Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal* (séc. XVI a XVIII); João Ameal. *História de Portugal*; Jorge Borges de Macedo. *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*; Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II; Oliveira Marques. *História de Portugal*, v. II; Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*.

³⁹³ Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 225-27; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 144-46.

³⁹⁴ Decreto de 28 de janeiro de 1758; Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 224; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

Para se ter uma noção exata do que acabamos de descrever, basta uma leitura das naus de guerra à disposição do regente D. João, no final do ano de 1807, para efetuar sua travessia para o Brasil. Em Lisboa, a Marinha Real tinha doze naus (só oito foram prontadas para a transferência da Corte) e, mais uma ainda em construção no Arsenal de Marinha. Desse número de doze naus, é mister atentar que das oito que fizeram a travessia, cinco foram construídas no período pombalino, sendo que das quatro que por lá ficaram, todas foram rapidamente colocadas em serviço pelas forças francesas, sob o comando de Junot, mostrando que nenhuma estava à beira do apodrecimento. Dentre as que ficaram em Lisboa, estava a *São Sebastião*, construída no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, pelo primeiro Vice-Rei instalado na Baía de Guanabara, o conde da Cunha.³⁹⁵

Portanto, a política praticada no período pombalino, procurando lançar ao mar diversas naus de guerra, sem falar dos navios de guerra menores e dos mercantes do período, mostrou sua importância num evento de grandes proporções para o futuro da Dinastia de Bragança, não esquecendo as conseqüências políticas e econômicas para a América portuguesa, em primeiro lugar. A travessia, tantas vezes antes planejada e intentada, mostrou-se possível, através de tantos aspectos, mas de forma prática, por meio da Marinha Real militar criada durante o período pombalino e de suas naus de guerra, lançadas ao mar do Arsenal de Marinha de Lisboa e de diversas partes do Império Marítimo português.

Outro ponto que, ressalta o efeito que a reforma naval pombalina alcançou longos anos após seu início, claro que sempre adicionando a questão da continuidade à reforma naval, é o quadro de oficiais, prontos para a travessia no final de 1807. Na travessia da família Real, eram todos oficiais da Marinha Real portuguesa, incluindo o comandante geral de toda a expedição e os comandantes das naus e fragatas, os navios de guerra maiores, portanto. Somente alguns oficiais estrangeiros aparecem em meio a centena de oficiais que embarcaram nas naves.³⁹⁶

Portanto, isso mostra o resultado que se buscava na reforma naval pombalina, livrar-se da contratação de oficiais estrangeiros (mercenários, melhor descrevendo).

³⁹⁵ Antônio Marques Esparteiro. A viagem. In: *História Naval Brasileira*. v. II; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; p. 314-17; Juvenal Greenhalg. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*; Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 225-27; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*, p. 31-33.

³⁹⁶ Antônio Marques Esparteiro. A viagem. In: *História Naval Brasileira*. v. II; Kenneth Light. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, p. 225-27; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*, p. 31-33.

Esse resultado foi a reforma educacional nos tempos pombalinos, tratando aqui, apenas das reformas educacionais relacionadas de algum modo com a criação da Marinha Real portuguesa, de caráter militar. Dessa forma, o Colégio dos Nobres,³⁹⁷ instituição de ensino secundário com aulas de instrução náutica, voltada para o direcionamento de parte dos alunos para a Marinha; após isso tínhamos as Escolas de náutica no Porto e em Lisboa,³⁹⁸ unificadas em 1779 como Academia Real de Marinha, exemplo importante da situação de continuidade da reforma pombalina após 1777, e em 1782 seguiu-se a criação de uma companhia de guardas-marinha, bandeira apresentada na Figura seguinte.³⁹⁹

O que nos explica a situação imaginada pelo Ministério pombalino transformada em realidade, ter uma Esquadra manobrada e comandada por seus próprios oficiais, unicamente, sem depender de elementos estrangeiros, de soldos caros para a Corte lisboeta e, nem sempre confiáveis.



³⁹⁷ Carta de Lei de 07 de março de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³⁹⁸ Decreto de 30 de julho de 1762. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³⁹⁹ Antônio Luiz Porto e Albuquerque. *In: História Naval Brasileira*, p. 353-65. v. II.

FIGURA - 7

No período pombalino, durante a última campanha ao sul do Estado do Brasil (1774/1777), constatamos que isso ainda não era possível, mas as escolas e os postos de oficiais mais novos foram criados com esse intuito, frutificando no futuro.

Depois de demonstrar os resultados obtidos coma reforma naval pombalina, e com sua continuidade até a regência de D. João, resta-nos ainda um Arsenal de Marinha de grandes proporções inaugurado no Estado do Brasil. Trata-se de um Arsenal que teve sua inauguração totalmente conexa à mudança da capital, de Salvador para o Rio de Janeiro. Esse evento foi uma medida política de largo alcance estratégico e administrativo, realizado durante o Reinado de D. José I, tendo em vista a grave situação da defesa do sul do Estado do Brasil, realçada durante a parte final da Guerra dos Sete Anos, descrita no Capítulo 1. A transferência da administração para a cidade do Rio de Janeiro teve objetivos bastante claros, a baía da Guanabara abrigava o porto de maior fluxo de entrada e saída de navios da Carreira do Brasil e, esse movimento estava intrinsecamente ligado a saída do ouro e dos diamantes das minas do Brasil pelo porto do Rio de Janeiro, era um local de primeira importância estratégica.⁴⁰⁰

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro foi uma obra de inteira dedicação ao serviço do primeiro Vice-Rei instalado no Rio de Janeiro, o conde da cunha, procurando cumprir suas instruções recebidas do Reino. Não podemos deixar de analisar o completo título do Vice-Rei, “Vice-Rei e capitão-general de mar e terra”, o que incluía o cuidado com os meios navais em seu governo.⁴⁰¹

O Arsenal de Marinha foi iniciado no mesmo ano da chegada do conde da cunha, em 1763. Existe um documento do Arquivo Nacional, trazendo a carta do Ministro da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, louvando a criação do mesmo e citando a necessidade de um estaleiro de grande porte:

Sendo presente a Sua Majestade, a carta de V. Ex.^a de 29 de dezembro de 1763, em que deu conta de ter mandado fazer o estaleiro necessário para a construção das naus, que se fizessem nessa cidade; escolhendo o sítio, que no meio dela se acha entre o cais de Brás de Pina, e o

⁴⁰⁰ João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (org.s). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*; Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*; Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II.

⁴⁰¹ Álvaro Alberto. *In: O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, p. XII.

quartel da Junta. Foi o mesmo Senhor servido aprovar a resolução, que V. Ex.a tomou de mandar fabricar este estaleiro.⁴⁰²

A localização do estaleiro, conforme lemos nessa passagem do documento existente no Arquivo Nacional, ficava logo abaixo do Mosteiro de São Bento, sendo que a própria área havia sido doada ao Rei pelos beneditinos, em 1696. Observar a planta da próxima Figura, executada em 1767.⁴⁰³



⁴⁰² Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Carta de 31 de janeiro de 1765. In: *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro* (1763-1822), Anexo.

⁴⁰³ Fania Fridman. *Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro*, p. 96; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro* (1763-1822), p. 25; Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*, p. 390.

FIGURA - 8

Realmente, o conde da Cunha, empreendeu o esforço de criar um Arsenal e iniciar a construção de um navio de grande porte. Na carreira do Arsenal, deu-se início à construção de uma nau de guerra, a *São Sebastião*. Essa nau foi outro projeto de navio de linha de batalha, do porte de 64 canhões, enviado de Lisboa, como já constatamos, método tornado padrão no período pombalino.⁴⁰⁴

Um ponto que realmente nos mostra a conexão do sistema de construção naval, no período pombalino, e a rapidez envolvendo a construção de navios de guerra para a Esquadra, é que o encarregado de supervisionar a construção dessa nau no Rio de Janeiro, foi o mestre carpinteiro da Ribeira, Antônio da Silva, o mesmo que havia acabado de supervisionar a construção da nau *Santo Antônio, São José e Almas* (64 canhões), lançada em Salvador em janeiro de 1763, a futura *D. Pedro I.*⁴⁰⁵ Como se nota, o projeto era muito bom, de grande longevidade para um navio de madeira e vela; e o mestre carpinteiro também se provou um excelente profissional.

O conde da Cunha, em suas cartas, procurava sempre informar o Ministro da Marinha e Ultramar dos avanços no novo Arsenal.

... principiei a fabricar a nova ribeira em que se deve fazer a nau S. Sebastião; para este fim se fez um muro desde a calçada de S. Bento até o cais do Brás de Pina, no canto deste se fez a única porta com que ficou, e desta até quase ainda deve ficar a proa da nau, continua um grande telheiro, em que trabalha a gente de machado, e a entrada da porta do lado do mar, se fez uma grande casa para formas (formas padronizadas para a construção de um navio desse tipo), e debaixo desta um grande cômodo para carpinteiros e entalhadores. O estaleiro está quase acabado que como vai feito de boa cantaria, e é todo fundado sobre água, tem consumido tempo, não imaginado.⁴⁰⁶

A construção iniciou-se em 1764, sendo que o Vice-Rei conseguiu a inestimável doação de madeiras, além da utilização de pinheiros do Paraná para os mastros do navio, uma descoberta realizada durante a construção. A *São Sebastião* terminou por custar muito menos

⁴⁰⁴ Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro* (1763-1822), p. 27.

⁴⁰⁵ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; p. 316; Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*, p. 82-86.

⁴⁰⁶ Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*, p. 83.

que sua semelhante construída na Bahia, apenas 50 contos, uma bela economia conseguida no novo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, pela madeira fruto da doação do Mosteiro de São Bento.⁴⁰⁷

A *São Sebastião* foi lançada em 30 de janeiro de 1767, mas a quilha parou no meio da carreira de lançamento, dessa forma, o lançamento só conseguiu ser executado em 08 de fevereiro de 1767. O navio tinha 59, 60 m de comprimento; 15, 5 de boca e 13,0 de pontal; deslocando 1400 toneladas. Outro dado interessante é que a nau tinha cobertas de 2, 55 m de altura, algo incomum nos navios da época.⁴⁰⁸ Isso é uma situação usualmente encontrada nos projetos navais portugueses, de boa concepção, em que os navios, devido à falta de recursos eram lançados com um menor número de canhões, mas tinham potencial para aumentar sua capacidade de fogo, caso estivessem operando em tempo de guerra declarada, quando os recursos, realmente apareciam. Foi o caso da *D. Pedro I*, lançada tal qual a *São Sebastião* (64 canhões), mas elevada ao porte de um navio de 74 canhões, na Guerra de Independência, o que causou a curiosidade de *Lord Cochrane*, em 1823.⁴⁰⁹

A *São Sebastião*, por sua vez, mostrou-se outro excelente projeto da “Sala do Risco” do Arsenal de Lisboa, ficando bastante tempo em serviço na Esquadra portuguesa. Fez parte de várias campanhas navais, já no período de regência joanina. A nau era conhecida como a *Serpente*, devido ao dragão bragantino que era sua figura de proa esculpida.⁴¹⁰

Entretanto, o Arsenal do Rio de Janeiro não continuou o trabalho de construção de um grande número de navios, como verificamos nos estaleiros de Belém e em Salvador, no período colonial. O fato é que o Arsenal manteve-se ocupado apenas durante a construção da *São Sebastião* e do governo do conde da Cunha.⁴¹¹ O Rio de Janeiro, ao contrário das outras cidades com Arsenais de Marinha oficiais, na segunda metade do século XVIII, adentrou um período de intensa construção naval dedicada à frota mercante, navios pagos por seus proprietários e construídos em estaleiros particulares, inclusive com grande número de

⁴⁰⁷ Dom Clemente Maria da Silva-Nigra. *Construtores e Artistas do Mosteiro de São Bento do Rio de Janeiro*; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, p. 28.

⁴⁰⁸ Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, p. 28.

⁴⁰⁹ Thomas John Cochrane. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*, p. 41.

⁴¹⁰ Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*; Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*, p. 85.

⁴¹¹ Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, p. 44.

embarcações utilizadas no tráfico negroiro.⁴¹²

Mas, o período em que essa construção de uma nau de guerra se enquadra, encontra-se na época de diversas construções navais à roda do Império Marítimo português, com o intuito de manter e aumentar o efetivo da Esquadra portuguesa, durante o período mais exacerbado da reforma naval, conduzida pelo Ministério pombalino. Para se entender o impacto que a construção de um navio, do porte da *São Sebastião*, na nova capital do Estado do Brasil gerou em meio a toda a sociedade luso-brasileira, basta recorrermos à produção literária da época, pois a nau foi descrita na poesia de Basílio da Gama, nascido nas Minas Gerais, o qual assistiu ao seu lançamento ao mar, que o impressionou.

Na popa o vento; e alegres e vistosas
Descem das nuvens a beijar os mares
As flâmulas guerreiras. No horizonte
Já sobre o mar azul aparecia
A pintada *Serpente*, obra e trabalho
Do novo mundo, que de longe vinha
Buscar as nadadoras companheiras
E já de longe a fresca Sintra e os montes,
Que inda não conhecia, saudava.⁴¹³

Não só do público leigo, a reforma naval pombalina, produziu escritos enfáticos, mas do próprio público profissional durante o século XVIII. É o que constatamos da leitura do diário de John Byron, oficial sênior da *Royal Navy* e avô de outro poeta. Em uma missão de comando, esteve no Rio de Janeiro em agosto de 1764, onde pôde ver a construção da *São*

⁴¹² Há um grande volume de pesquisas publicadas sobre esse tema: Eulália Maria Lahmeyer Lobo. O comércio atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII. In: *Revista de história*, no. 101; Jaime Rodrigues. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negroiro de Angola ao Rio de Janeiro*; Jaime Rodrigues. Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros. In: *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*; João Fragoso & Manolo Florentino. *O Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia (Rio de Janeiro c. 1790 – c.1840)*; João Fragoso. À espera das frotas: hierarquia social e formas de acumulação no Rio de Janeiro, século XVII. in: *Cadernos do LIPHIS*, no. 1; João Fragoso. As frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770. in: *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*; Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*, p. 82-86.

⁴¹³ Basílio da Gama. *O Uruguai*, p. 89.

Sebastião, o que não deixava de causar grande curiosidade, devido ao método *sui generis* da construção naval portuguesa, além do próprio comandante britânico utilizar-se do serviço de carpinteiros e calafates do local.⁴¹⁴

Há no Rio de Janeiro um arsenal grande e cômodo, onde os portugueses iniciaram a construção de um navio de guerra de 64 canhões. Segundo as previsões, essa embarcação estará pronta em um ano. O método de construção adotado para levar a cabo essa empresa é algo de extraordinário, pois demanda pouquíssimas ferramentas. Porém, o que nos causou maior admiração foi o guindaste: feito de uma única peça de cedro. Toda a madeira utilizada nesse serviço é transportada, de um lado ao outro do arsenal, por um grupo de escravos unidos por uma corrente.⁴¹⁵

Portanto, o Vice-Rei conseguiu lançar ao mar um bom navio de 64 canhões. Entretanto, o mais importante é sabermos que, além dos gastos com o Arsenal, provenientes da Fazenda e de doações, também o foi o material para completar a *São Sebastião*, pois era uma construção naval dirigida para a Esquadra do Rei.⁴¹⁶ O que demonstra as grandes modificações executadas nos meios navais do Império Marítimo português.

Em contraste, na segunda metade do século XVII, tínhamos uma situação completamente diferente no Rio de Janeiro, pois uma construção desse porte, um grande galeão, foi um investimento privado do Governador Salvador de Sá, de 1659 a 1663.⁴¹⁷ Mas, o ponto principal é que no final da construção desse galeão, o famoso *Padre Eterno* foi vendido à Coroa, mostrando que o mesmo não foi ordenado pelo Reino, nem mesmo financiado pelo tesouro da Coroa.

Salvador vendera o galeão à Coroa quando ainda se achava nos estaleiros; mas em 1671 lutava ainda para receber o dinheiro que lhe era devido em consequência dessa transação.⁴¹⁸

Portanto, antes das mudanças efetuadas no campo naval durante o período de reformas pombalinas, tínhamos uma situação bastante diferente no Império Marítimo português.

⁴¹⁴ Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*, p. 84.

⁴¹⁵ John Byron. In: *Visões do Rio de Janeiro colonial: antologia de textos (1531-1800)*, p. 109.

⁴¹⁶ Dom Clemente Maria da Silva-Nigra. *Construtores e Artistas do Mosteiro de São Bento do Rio de Janeiro*; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, p. 28.

⁴¹⁷ Charles Boxer. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*, p. 344.

⁴¹⁸ Charles Boxer. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*, p. 345.

É de grande importância mencionar algo mais sobre a nomenclatura dos navios portugueses de grande tonelagem. Sobretudo quanto aos navios empregados na Carreira da Índia, na segunda metade do século XVIII, pois as designações utilizadas costumam trazer problemas de identificação do real porte desses navios.

Nesse período que estudo, só são utilizadas como parâmetro da potencialidade da Esquadra, as naus e, há alguma referência às fragatas, quando importantes para o desenvolvimento do tema. Entretanto, o título tinha primeiro uma origem baseada nos navios de guerra, pois a fragata era um navio que tinha apenas uma cobertura de canhões (uma câmara coberta a bordo, trazendo artilharia), mais os canhões instalados no passadiço (deque não coberto, o tombadilho), sem contar possuir três mastros. Essa nomenclatura, de origem militar, foi estritamente padronizada nos navios de guerra europeus somente no século XVIII, pois foi nesse século que os navios de guerra ganharam soluções ideais de projeto e construção nos estaleiros europeus, incluindo os estaleiros de seus domínios ao redor do planeta. Essas soluções baseavam-se em estudos conjuntos, de cientistas e projetistas de navios. Seguindo esses avanços, cada navio de grande porte utilizado pelas marinhas de guerra européias, tirando variados detalhes de construção, eram muito semelhantes entre si.⁴¹⁹

Mercê de tais estudos, uma classe de navios evoluiu substancialmente: a fragata. Deve-se ao construtor francês Blaise Ollivier a criação do modelo (na década de 1740) com uma única bateria corrida (coberta); alongou-se o navio e suprimiu-se a bateria inferior, com o que aquela passou a situar-se cinco pés acima da linha d'água, enquanto, anteriormente, esta última postava-se a apenas 3,5 pés, inútil para o mar grosso.⁴²⁰

A nau, por sua vez, era um navio de guerra de três mastros com duas cobertas artilhadas, no mínimo, mais os canhões distribuídos a céu aberto e em meias baterias cobertas. Essa era a designação para navios de guerra da linha de batalha, sem contar o número de canhões e a tonelagem; para as naus, partia-se de mais de 1000 toneladas em meados do século XVIII.⁴²¹

⁴¹⁹ Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 35-46; George Goldsmith-Carter. *Velas e Veleiros*, p. 74-95; Herick Marques Caminha. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*, p. 27-40; Mark Lardas. *American light and medium frigates*; Max Justo Guedes. *Relíquias Navais do Brasil*, p. 33-37; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*.

⁴²⁰ Max Justo Guedes. *Relíquias Navais do Brasil*, p. 34.

⁴²¹ Cf. Bernard Ireland. *Navios de Guerra*, p. 35-46; George Goldsmith-Carter. *Velas e Veleiros*, p. 74-95; Herick Marques Caminha. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*, p. 27-40; Oliver Warner. *Great Battle Fleets*.

Entretanto, o que acabamos de descrever numa marinha de guerra do século XVIII, não era o que se encontrava no título encontrado em navios de guerra ou mercantes portugueses, empregados nas Carreiras, gerando alguns conflitos quanto à sua tonelagem ou número de canhões. Isso por que, mesmo os navios construídos nos Arsenais de Marinha que não fossem uma nau, mas que tivessem executado comissão em uma das Carreiras recebiam independentemente do tamanho e tonelagem, o título de nau, pois eram uma nau da Carreira.⁴²² Esse tipo de designação é mais uma das tradições navais, de particular sobrevivência em Portugal, em meio às mudanças da tecnologia náutica dos navios de vela e casco de madeira.

Portanto, a designação dúbia encontrada nos navios portugueses, manteve-se até o século XIX, uma prova bastante interessante é a da fragata *D. Fernando II e Glória*, lançada em 1843 no Arsenal de Marinha de Lisboa. Essa fragata foi restaurada e transformada em museu flutuante, sendo aberta a visitação em Lisboa.⁴²³



FIGURA - 9

Pode se ver pelas fotos que é uma fragata de guerra, navio de apenas uma coberta artilhada (a parte pintada de branco com a artilharia), mas que fez missões na Carreira da Índia. Por esse fato, era denominada “nau da Carreira da Índia”.

⁴²² José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 305-21.

⁴²³ Fonte: www.mdn.gov.pt



FIGURA - 10

Lembro ainda que os navios que fizessem apenas missões mercantes, também eram armados, a diferença era que uma nau de guerra tinha quase todo o espaço interno dedicado ao armamento e a tripulação de combate. No navio de serviço mercante, o espaço interno era dedicado à valiosa carga transportada, sobrando algum espaço para uma artilharia defensiva. Na Figura 11, trazendo a maquete da “nau da Índia” *Príncipe da Beira*, construída em 1774, observa-se exatamente isso. Um navio da Carreira da Índia, razoavelmente bem armado, mas que tinha o bojo destinado às mercadorias, e não ao armamento, munição, espaço para uma tripulação numerosa e estrutura reforçada.



FIGURA - 11

Essa era a grande diferença de projeto entre a nau exibida na Figura 6 e a *Príncipe da Beira*, algo pouco vislumbrado nos dias de hoje, quando nos deparamos com obras tratando do século XVIII. Contudo, em caso de necessidade bélica, uma nau ou galera mercante podia ser transformada em nau de guerra ou em uma fragata, dependendo do tamanho e do deslocamento do vaso mercante. Uma reforma em um dos estaleiros garantia a mudança de serviço. Isso era feito, principalmente através do reforço das câmaras (cobertas) e do tombadilho (deque a céu aberto) e, o navio outrora mercante, encontrava-se preparado para carregar muito mais canhões do que normalmente exibia em seus costados.⁴²⁴

Mas, a partir da reforma do período pombalino, evidentemente constatamos o lançamento de grandes navios de guerra oceânicos, de Belém a Goa, e não só dos antigos estaleiros principais mantidos pela Coroa, o de Lisboa e na América portuguesa, o de Salvador. Essa política executada na segunda metade do século XVIII verificou-se por meio de um grande incentivo para qualquer estaleiro existente ou, Arsenal de Marinha recém-criado como verificamos no caso de Belém do Pará, cuja primeira construção do novo estaleiro foi uma nau de razoável tonelagem, a *Nossa Senhora de Belém*, construção que forçou até a mudança de localização do estaleiro.⁴²⁵ O mesmo aconteceu no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, no tempo do primeiro Vice-Rei instalado na baía da Guanabara, o Conde da Cunha que logo ao instalar-se na Baía da Guanabara, se empenhou no lançamento da nau *São Sebastião*.⁴²⁶

Os Arsenais de Marinha da América portuguesa mostraram-se bastante proveitosos, mesmo na parte final do período pombalino. Uma época de grande atividade para esses estaleiros, não mais pela construção de naus para a linha de batalha da Esquadra, trabalho que ocupou a primeira parte do Reinado de D. José I, nos estaleiros situados na América portuguesa. Mas, pelo trabalho de construção de navios de pequeno e médio porte (de canhoneiras a fragatas), cruciais para o aumento do efetivo à disposição, esses navios ocuparam bastante o Arsenal de Marinha, em Belém.⁴²⁷ Graças ao trabalho de Alexandre Rodrigues Ferreira, podemos apreciar muitas dessas canhoneiras, inclusive de emprego

⁴²⁴ George Goldsmith-Carter. *Velas e Veleiros*, p. 74-95; Herick Marques Caminha. *Organização e administração do Ministério da Marinha no Império*, p. 27-40; Prado Maia. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império*, p. 54.

⁴²⁵ Thoríbio Lopes. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história*; Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 378.

⁴²⁶ Juvenal Greenhalg. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*.

⁴²⁷ Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 371-82.

fluvial, através das aquarelas encontradas em seu diário de serviços prestados na Amazônia, mostrando os navios em vários perfis.⁴²⁸

Esse tipo de construção de navios bem menores que as naus, mas de grande valia, verificou-se até no Arsenal de Marinha de Porto Alegre, através da construção da fragata *Belona*, lançada ao mar em nove de outubro de 1771 e do brigue *Dragão*.⁴²⁹ A fragata *Belona* foi descrita pelo Tenente-General Bohem, comandante em chefe das forças em campanha no sul, que a viu junto com outras pequenas embarcações, em janeiro de 1775:

... de construção bastante boa, com quatro peças de oito (libras), sete de seis, quatro de quatro, uma de três, duas de duas e seis de meia, dois chavecos ou pequenos barcos, três canoas e três lanchas.⁴³⁰

O Arsenal de Marinha de Porto Alegre é a mostra da capacidade, registrada em pleno período pombalino, de deslocar seus profissionais de construção naval para uma área conflagrada e distante, e produzir navios de combate para o próprio cenário em que se encontrava o estaleiro, úteis para a defesa local e auxílio da Esquadra em operações na área.⁴³¹ O que mostra a importância da criação de grandes Arsenais de Marinha na América portuguesa, trazendo trabalhadores especializados de Lisboa e sua capacidade de aumentar a mão-de-obra, treinada localmente, enviando-a em conjunto com os funcionários especializados do Arsenal de Marinha de Lisboa, para o trabalho em estaleiros regionais, ou melhor, onde fosse necessário, como aconteceu na Capitania do Rio Grande de São Pedro.

Imediatamente, ao lado desses navios lançados ao mar, encontrava-se uma atividade de primordial importância para a Esquadra, em luta no sul do Brasil contra os espanhóis, o reparo dos navios vindos de Lisboa para juntarem-se à Esquadra em combate, bem como seu reequipamento (completando a tripulação, adicionando mais peças de artilharia aos navios); trabalho em grande parte realizado em Salvador, onde se encontrava o melhor estaleiro da costa do Brasil, mas também verificado em Recife e no Rio de Janeiro, nesse último, sob o

⁴²⁸ Alexandre Rodrigues Ferreira. *Viagem Filosófica*. Os originais dessas aquarelas encontram-se na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro.

⁴²⁹ Rio Branco. *Efemérides brasileiras*, p. 475.

⁴³⁰ João Henrique Bohem. “Mémoires relatifs à l’expédition au Rio Grande, de la quelle je fus chargé par Le Roi Don José I, depuis le decembre de 1774 jusqu’à sa fin a l’an d’79 avec mes lettres écrites au Marquis de Lavradio Vice Roi Du Brésil”. In: *História Naval Brasileira*. v. II, p. 221.

⁴³¹ Abeillard Barreto. In: *História Naval Brasileira*. v. II; Rio Branco. *Efemérides brasileiras*, p. 108.

olhar do Vice-Rei a partir de 1763.⁴³²

O mesmo se deu no corte de madeiras, de diversas qualidades específicas, para serem empregadas nos navios. Para se chegar a um trabalho de bom resultado, novamente as medidas da reforma naval pombalina, se mostraram eficientes, utilizando-se para isso de oficiais de marinha e carpinteiros navais nas matas, aproveitando-se do melhor conceito técnico, e afastando o desperdício e, até casos de corrupção como ficou registrado nas matas da Capitania da Bahia e de outras Capitanias do nordeste brasileiro, que supriam o Arsenal de Salvador e o de Lisboa, através da constante remessa de material.⁴³³

Para o trabalho junto à mata passaram a ser contratados a soldo do governo profissionais que conhecessem profundamente os diferentes espécimes vegetais.

Chegados ao Brasil, esses mestres carpinteiros vindos do Reino, dirigiam-se aos locais onde sabidamente existiam matas, a fim de procederem à competente marcação das árvores, cuja madeira tinha especiais aplicações no estaleiro de Salvador.⁴³⁴

O trabalho de inspecionar a retirada de madeira para a construção naval, também foi designado como uma das funções do Intendente de Marinha.⁴³⁵

15.º Terão a seu cargo visitar as matas, arvoredos e bosques da Capitania em que residirem, para informarem de comum acordo com Juizes conservadores do que se pode fazer para estender, segurar e economizar os cortes das madeiras, e suas conduções; vigiando nas Juntas da Fazenda sobre a sua aplicação, e tendo o cuidado em que estas se recolham nos armazéns e fora deles com as cautelas necessárias para evitar-lhes qualquer ruína. Com iguais prevenções farão conservar as destinadas para as construções nesta capital, para onde as devem fazer embarcar com toda a atividade, tendo antes examinado com o maior escrúpulo

⁴³² Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*; Luiz de Almeida Portugal, 2.º marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro (1769-1776)*.

⁴³³ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 40.

⁴³⁴ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 40. O historiador traz algumas acusações feitas à época do Reinado de D. José I, incluindo uma de 1761, data importante para a reforma naval, seguindo-se as medidas pombalinas de utilização do constante melhoramento profissional para o serviço de corte de madeiras para os estaleiros. Esse tipo de utilização de especialistas para o corte de madeiras, a partir daí, foi empregado em toda a América portuguesa.

⁴³⁵ Alvará de 03 de março de 1770; Carta Régia de 11 de março de 1770; Carta Régia de 12 de agosto de 1797. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. 89. (ver Anexo 01)

o seu bom estado, para que não suceda carregarem-se as que estiverem em ruína, ficando responsáveis por toda a falta de averiguação que houver nesta matéria.⁴³⁶

Essa questão referente ao estabelecimento de uma adequada linha de produção de navios e seu suprimento de madeira, era de suma importância no período pombalino, porque não só a manutenção do efetivo de navios da marinha de guerra e das Carreiras da Índia e do Brasil (também conhecida como Frota dos açúcares) dependia disso, como também o serviço de reparos das menores embarcações utilizadas nas ligações com o restante do Império, não somente a guerra.

Portanto, o serviço dos Arsenais de Marinha, englobava desde pequenas embarcações a naus de grande tonelagem. Esse serviço era crucial, pois os reparos podiam ser desde os mais complexos, normalmente efetuados em Lisboa após a inauguração do Arsenal de Marinha, ou mesmo os mais simples reparos, como o que podia ser oferecido num porto com trabalhadores especializados na arte naval, provenientes do Arsenal de Marinha de Lisboa, caso verificado em Santos, na Capitania de São Paulo, após a nomeação do Governador D. Luís de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus.⁴³⁷

Em Santos, durante o governo do Morgado de Mateus, encontramos documentos no Arquivo do Estado de São Paulo, que comprovam o envio de um profissional especializado, oriundo do Arsenal de Marinha de Lisboa. O primeiro documento é um “bando” que relaciona esses profissionais, trabalhando no “Caminho do Mar”, ligando o litoral ao planalto paulistano.

... para este trabalho se buscarão todos e quaisquer soldados da Praça de Santos, o mestre do “Trem”, carpinteiro da Ribeira das Naus com os índios do escaler e todos os negros da fazenda do Cubatão.⁴³⁸

⁴³⁶ Alvará de 03 de março de 1770; Carta Régia de 11 de março de 1770; Carta Régia de 12 de agosto de 1797. . In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. 89.

⁴³⁷ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. VI et LXIV; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Manuel da Costa Amorim. *A Capela de São Roque do Arsenal de Marinha*. In: *Revista da Armada*, n.º 350; Ney Malvasio, *O Arsenal de Marinha de Santos*. (monografia); Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era* ; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; www.mdn.gov.pt.

⁴³⁸ Bando de 17 de fevereiro de 1770. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. VI.

Analisando o trecho, descartamos o mestre do “Trem”, que pode dar motivos a confusão, pois já citamos vários profissionais dos Arsenais de Marinha que exibiam esse posto. Contudo, nesse caso específico, trata-se do mestre do “Trem Bélico” ou “Trem Real”, nome pelo qual era designado o Arsenal de Guerra, existente em Santos.⁴³⁹

Já, os “índios do escaler” sim, eram remadores que comumente serviam em embarcações utilizadas nos Arsenais de Marinha, tais como escaleres, galeotas e lanchas. Serviam para o trabalho de “praticagem” (serviam de pilotos para os navios vindos do Reino) e serviço oficial de transporte para os Arsenais de Marinha.⁴⁴⁰

Mas, o carpinteiro da Ribeira era um artesão naval de ofício, certamente originário do Reino, pois a designação de ser oriundo da Ribeira, o liga a antiga Ribeira das Naus, nome que não havia perdido o uso, apesar da nova designação do estaleiro de Lisboa. Sua missão precípua, ao lado do reparo de navios costeando o litoral, era a escolha de madeiras para a construção naval, e a supervisão de seu envio para o Arsenal de Lisboa, que, como já notamos, utilizava-se sobretudo de madeira brasileira para seus trabalhos. Em outro documento do Arquivo do Estado de São Paulo, de 22 de julho de 1771 (ver anexos), ainda durante o governo do Morgado de Mateus, encontra-se um pedido de madeiras, assinado por Manuel Vicente Nunes, conhecido mestre-construtor (projetista de navios) do Arsenal de Lisboa:

Relação dos paus de pinho, que são precisos para as mastreações das Naus, Fragatas e Embarcações miúdas, e ligeiras que se acham feitas neste Arsenal da Ribeira das Naus (Lisboa)...⁴⁴¹

Realmente, é um pedido com as medidas corretas utilizadas no final do século XVIII e, seguido de diversas alusões ao trabalho com a madeira em si, buscando evitar sua perda por diferentes motivos. O Morgado de Mateus, de fato, empreendeu diversas melhorias e obras de defesa durante seu governo da Capitania de São Paulo (1765/1775), grande parte delas, fruto de suas ordens recebidas do Reino, como se pode ler em mais de um ofício da lavra do marquês de Pombal.⁴⁴²

⁴³⁹ Ney Malvasio, *O Arsenal de Marinha de Santos*, p. 27. (monografia)

⁴⁴⁰ Nestor Goulart Reis. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, p. 194-201; Juvenal Greenhalg. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*.

⁴⁴¹ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. LXIV. (ver Anexo 02)

⁴⁴² Heloísa Liberalli Bellotto. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*, p. 59-73. Há um capítulo inteiro

Mas, as informações tratando exatamente do serviço relativo ao corte de madeiras e de um funcionário especializado na construção naval em Santos, além de encontrá-las nos documentos do Arquivo do Estado, nota-se que há mais um documento de grande valor para se falar sobre a implantação de uma unidade ligada aos propósitos navais do período pombalino, na vila de Santos. É uma planta da vila de Santos, encontrada na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, e datada do período de governo do Morgado de Mateus.⁴⁴³ Nessa planta, aparece pela primeira vez, uma construção destinada a serviços navais, exatamente em frente das igrejas do Carmo, identificadas pelo campanário único. Esse mesmo local seria utilizado pelo Arsenal de Marinha de Santos, após sua reedificação, sobrevivendo até a segunda metade do século XIX.⁴⁴⁴



FIGURA - 12

A situação encontrada na segunda metade do século XVIII, mostrando a grande necessidade de madeiras brasileiras de excelente qualidade para a construção de navios de guerra, empregados na escolta do comércio Ultramarino, era primordial para a sobrevivência do Império Marítimo português. A alusão feita, sobretudo, ao comércio marítimo encetado, na maior parte, através das Carreiras da Índia e do Brasil, demonstra o quanto esses mercantes

neste livro, sobre as instruções de governo recebidas por Morgado de Mateus.

⁴⁴³ “Villa e Praça de Santos”. In: *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, p. 194-96.

⁴⁴⁴ Ney Malvasio, *O Arsenal de Marinha de Santos*. (monografia)

mostravam-se essenciais para a sobrevivência econômica e administrativa de Portugal e seus diversos territórios ultramarinos. Além do fato de seus navios serem bastante úteis em caso de guerra, ou transformados em navios de combate através da adição de baterias de canhões ou ainda, utilizáveis como transportes de tropa e mantimentos, o que também era muito comum, como já mencionamos.⁴⁴⁵

A nau *Nossa Senhora de Belém*, por exemplo, foi muito empregada no serviço oficial de ligação entre o Brasil e Portugal, transportando mensagens e produtos importantes para a economia do Império Ultramarino. É o que se lê numa das cartas detalhadas do marquês do Lavradio, Vice-Rei no Rio de Janeiro entre 1769 e 1776, trazendo o nome do navio e de seu comandante:

...Alguns negócios mais importantes nesta Capitania me tem embaraçado escrever a V. Ex^a ...
inda que agora me acho igualmente ocupado, como parte desta nau de guerra, que pelas ordens
de Sua Majestade deve tocar este porto (Rio de Janeiro)...⁴⁴⁶

As cartas do marquês do Lavradio são uma referência para entendermos as variadas missões atribuídas aos navios de guerra portugueses, além da escolta, defesa da costa e puras missões de combate.

Nesta nau se manda remeter preso o Provedor da Fazenda... Também remeto preso a um
céebre (sic) frade do Carmo que aqui se acha há doze para treze anos fazendo publicamente
negócio com o maior escândalo, e não só o seu negócio era em gomas, aguardentes, madeiras,
e até tapinhoã que sabe V. Ex^a são proibidas...⁴⁴⁷

E ainda, uma simples carta de amizade é enviada por meio de um corsário, mas os produtos importantes produzidos no Estado do Brasil teriam de esperar por uma nau de guerra:

Estimo que provasses do pão feito da farinha do Rio Grande, e espero pela nau de guerra,

⁴⁴⁵ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*.

⁴⁴⁶ Carta de Amizade Escrita ao Conde de Povolide, em 24 de dezembro de 1770, pela Nau de Guerra *Nossa Senhora de Belém*, comandada por Bernardo Ramires. In: *Cartas do Rio de Janeiro – 1769/1776*.

⁴⁴⁷ Carta de Amizade Escrita ao ILM^o e EXM^o Sr. Conde da Cunha, em 20 de fevereiro de 1770. In: *Cartas do Rio de Janeiro – 1769/1776*.

poder mandar a Martinho de Melo, também farinha do Rio de Janeiro, porque este ano já tenho conseguido, que também nesta Capitania se fizesse alguma lavoura deste gênero, e para o ano espero que seja muito avultada... dentro em breves anos não será necessário, que de Europa nos venha, nenhuma quarta de farinha. Da manteiga e queijos, também espero que brevemente haja mais abundância, e que... nesta parte poupemos uma boa porção do dinheiro que os estrangeiros nos levavam; além destes estabelecimentos... me acho igualmente cuidando na plantação das amoreiras e cultura do anil, que podem fazer dous ramos mui consideráveis de comércio... Se o nosso Ministério porém me ajudar, sempre em breve tempo espero se conheçam as utilidades destes meus trabalhos.⁴⁴⁸

Depois dos diversos aspectos expressos nas cartas do marquês do Lavradio, encerramos o detalhamento de uma reforma pombalina.

Essa reforma naval mostrou o verdadeiro início de uma marinha de guerra totalmente financiada pelo Estado (Fazenda Real/Erário Régio),⁴⁴⁹ ao lado da criação de postos militares profissionais para essa Esquadra, o que deixava a Esquadra completamente ligada aos desígnios políticos do governo real em si, do Estado português.

A palavra “Estado” é, assim, tudo menos um termo vazio de sentidos. Nele está depositada uma carga semântica pesadíssima, marcada por pensadores muito influentes na história do pensamento político contemporâneo. Dessa carga fazem parte algumas idéias-força, de resto parcialmente sobrepostas:

- o Estado foi a entidade que separou o público do privado, a autoridade da propriedade, a política da economia;
- o Estado foi a entidade que promoveu a concentração de poderes num só pólo e que, por isso, eliminou o pluralismo político típico do Antigo Regime;
- o Estado foi a entidade que instituiu um modelo racional de governo, funcionando segundo normas gerais e abstratas.

Já se vê... o que é que implicitamente se assume quando se utiliza a palavra “Estado”.⁴⁵⁰

Essa bela síntese compilada por Antônio Manuel Hespanha nos remete, imediatamente para o *status quo* existente em Portugal durante o período pombalino. O

⁴⁴⁸ Carta de Amizade Escrita ao ILm^o e EXm^o Sr. Conde de São Vicente a 05 de outubro de 1772, pelo Corsário *Santana Carmo e São José*, Capitão José Gomes. In: *Cartas do Rio de Janeiro – 1769/1776*.

⁴⁴⁹ Decreto de 16 de janeiro de 1762. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. Traz a criação do Erário Régio, uma grande reforma administrativa pombalina, visando uma melhor administração dos negócios da fazenda.

⁴⁵⁰ Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*, p. 122.

Estado português, simbolizado por D. José I, era o alicerce fundamental para criar-se uma marinha de guerra com oficiais profissionais ligados de forma uníssona aos desígnios políticos caros a esse mesmo Estado. Portanto, a reforma era a criação de uma marinha de guerra confiável, pelo que acabamos de expor, e posta às mãos do poder político reinante no período pombalino. Ao longo do tempo, veremos de forma inequívoca, o total financiamento das ações navais por parte da Fazenda Real, a garantia do ideal de uma Esquadra puramente estatal. Um ideal que seria mantido tibiamente no Reinado subsequente, de D. Maria I, mas voltaria ao cérebro da Corte e das decisões do Estado lusitano a partir da regência joanina.⁴⁵¹

Aos poucos, lentamente na verdade, como demonstrado, esses postos não seriam mais ocupados por indivíduos oriundos de outras profissões e que, normalmente, em época de guerra procuravam ocupar esses postos em busca de tenças, mercês, fidalguia e promoções dentro do mundo da nobreza; buscando ocupá-los por serem legados de um ancestral ou, na pior situação verificada, pela simples compra do “posto”.

A venda privada de cargos era formalmente proibida (*Ordenações Filipinas*, I, 96 [venda por titulares]; II, 46 [venda por aqueles que tinham o poder de prover ofícios]), embora seja mais do que provável que a maior parte das renúncias “nas mãos do rei” encobrisse vendas. A venda de ofícios pela coroa também estava excluída... (Lei de 6.9.1616), sendo considerada não admitida pela doutrina da época. Durante os anos 20 e 30 do século XVII, bem como depois de 1640, a condenação da venda dos ofícios era um tópico corrente na literatura antifilipina. A patrimonialização dos ofícios existia, mas antes sob a forma de atribuição de direitos sucessórios aos filhos dos oficiais que tivessem servido bem; e era justamente o reconhecimento destes direitos que, provavelmente, obstaculizava de forma decisiva a venalidade, já que a coroa não podia vender os ofícios vacantes sem violar estes direitos de sucessão, ao contrário do que acontecia com a concessão de hábitos ou foros de fidalguia.⁴⁵²

No Reino, portanto, o maior entrave eram os direitos sucessórios, verificando-se apenas alguma venda de títulos. Mas, avançando para os distantes e vastos territórios da América portuguesa, a situação modificava-se completamente, pois ao lado da assunção a um posto por sucessão, tínhamos a venda de títulos feita de forma corrente, segundo os estudos mais atuais de Antônio Manuel Hespanha, baseando-se em pesquisas de Maria Fernanda

⁴⁵¹ Fernando Dores Costa & Jorge Pedreira. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*.

⁴⁵² Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*, p. 137.

Olival, focada nas Ordens militares.⁴⁵³

A situação no Brasil evoluiu, porém, num sentido diferente. O primeiro regimento de governo proibia a criação de novos ofícios pelos governadores com base numa disposição das Ordenações que reservava para o rei a criação de ofícios (cf. *Ord. Fil. ...*). Para os ofícios já existentes, os governadores podiam nomear serventias, mas dá-los em propriedade. Em causa, não estava apenas o privilégio real de dada de ofícios, mas ainda o já referido direito dos filhos. Porém, no início do século XVIII, o regime começou a mudar. Um decreto real estabeleceu que os novos ofícios... fossem dados a quem tivesse oferecido um donativo à fazenda... Mais tarde, o regime do donativo veio a ser estendido a todos os ofícios, mesmo os antigos (Prov. 23. 12. 1740). Daí para o futuro, os ofícios foram vendidos em leilão a quem mais oferecesse...⁴⁵⁴

Entretanto, no auge do período pombalino esse sistema venal foi combatido, mostrando a importância do controle de cargos, incluindo a América portuguesa e restante do Império Marítimo. Apesar disso, a prática de venda de cargos foi em parte restaurada após sua queda, mas não no âmbito militar, garantindo as medidas efetuadas durante o Reinado de D. José I.

Depois de hesitações legislativas várias nas décadas de **1760 e 1770**, o sistema dos donativos foi restaurado em 1799 para as serventias dos ofícios de justiça. Essa informação está contida num comentário ao regimento dos governadores do Brasil, da autoria de um vice-rei do início do século XIX (D. Francisco José de Portugal), aqui é também dito que a prática brasileira sobre ofícios era semelhante à usada em quase todas as colônias do ultramar.⁴⁵⁵

A Reforma Naval, colocada em ação no período pombalino, estipulava que qualquer homem ligado à Esquadra (servindo nos navios e nos estaleiros) seria um profissional e não mais um legado ou um indivíduo que comprou seu posto, conforme se fazia até então. Ao mesmo tempo, no reinado de D. José I, iniciou-se a busca de uma marinha mercante formada por navios construídos ao redor do Império Marítimo português, procurando livrá-lo da dependência externa (contratação de navios estrangeiros e respectiva tripulação) no transporte dos principais produtos vindos dos distantes domínios, sobretudo da América portuguesa, imprescindíveis para o fortalecimento da economia lusitana, elementos sustentados pela

⁴⁵³ Maria Fernanda Olival. *Honra, mercê e venalidade: as Ordens militares e o Estado moderno* (1641-1789).

⁴⁵⁴ Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*, p. 137.

⁴⁵⁵ Antônio Manuel Hespanha. As estruturas políticas em Portugal na Época Moderna. In: *História de Portugal*, p. 138.

política de extensas reformas.⁴⁵⁶

... as marinhas nacionais já haviam deixado de ser um simples meio de transporte de homens e mercadorias, tornando-se uma importante arma de guerra, instrumento de assaltos em alto-mar, de disputa por mercados e vantagens comerciais, de saque e de conquista de territórios coloniais, de pressão militar e de bloqueio aos portos inimigos. Disso resultou que o conceito de espaço estratégico se deslocou definitivamente para o Atlântico, uma vez que os portos marítimos e sobretudo as áreas coloniais sob influência européia se tornaram essenciais para o cálculo da pressão política, econômica e militar das grandes potências.⁴⁵⁷

A ampla reforma da marinha de guerra portuguesa encontra-se nessa fase de transformação do Estado português, transformação vivida no Reinado de D. José I. Podemos mesmo utilizar a palavra criação, pois era uma nova instituição às mãos do Estado português. Ao mesmo tempo, tínhamos essa marinha de guerra utilizada junto à marinha mercante e, os estaleiros oficiais, os novos Arsenais de Marinha, transplantados aos distantes territórios Ultramarinos que supriam essa força naval portuguesa, completando as medidas encetadas no período pombalino, detalhadas neste estudo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta Dissertação demonstramos que em meio ao Reinado de D. José I, um período marcado por diversas reformas políticas, administrativas, econômicas, sociais e militares,⁴⁵⁸

⁴⁵⁶ Alvará de 07 de junho de 1755; Alvará de 12 de novembro de 1757 – *sobre a preferência que deverão ter os navios construídos nos portos do Brasil na navegação para estes portos*; Alvará de 1^o de agosto de 1758; Alvará de 28 de junho de 1759; Alvará de 13 de agosto de 1759 *et alli*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

⁴⁵⁷ Maria Fernanda Bicalho. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 55-56.

⁴⁵⁸ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal (séc. XVI a XVIII)*; João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa

também aconteceu uma reforma nos meios navais portugueses, bem como no seu Império Ultramarino. Referimo-nos a mais uma reforma pombalina, a reforma naval, ainda não identificada nas obras de História, tanto portuguesas como brasileiras; e muitas vezes, como demonstrado, os avanços no campo naval foram negados ou bastante diminuídos,⁴⁵⁹ nos estudos a respeito do período pombalino, quanto mais identificar uma reforma naval.

Em meio ao grande número de reformas pombalinas, como são chamadas essas reformas dos dois lados do Atlântico, permitidas, em grande parte pela modificação política do Estado português durante o Reinado de D. José I. Realmente aconteceu uma ampla reforma naval no Império Marítimo português,⁴⁶⁰ conforme demonstrado em detalhes nesta Dissertação, nos capítulos 2 e 3, e alguns detalhes no primeiro capítulo. A reforma naval pombalina, portanto, pode ser definida através de três pontos gerais para o seu entendimento.

O primeiro ponto é a construção naval, pois, no período pombalino, o antigo estaleiro de Lisboa, a Ribeira das Naus, o principal estaleiro do Império Marítimo português foi completamente destruído pelo terremoto de 1755. Essa desgraça deu ocasião à criação de um novo estaleiro (cais de cantaria, dique seco, “Sala do Risco”) que acabou recendo uma nova denominação, Arsenal de Marinha de Lisboa.⁴⁶¹ Ao lado desse evento, no período pombalino, o modelo do novo Arsenal de Marinha foi recriado no território Ultramarino responsável pelo sustentáculo econômico de Portugal, a América portuguesa.⁴⁶²

Esses novos Arsenais de Marinha, ao lado do já existente na Bahia (referindo-me apenas aos estaleiros de status permanente), foram criados como estaleiros de grande porte, ou seja, capazes de construir naus de guerra, os maiores navios da época da madeira e vela.⁴⁶³

(orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa* (séculos XVI-XVIII); Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*; Maria Helena dos Santos (Coord.). *Pombal Revisitado*, v. I et II.

⁴⁵⁹ Visconde de Carnaxide. *O Brasil na Administração Pombalina*, p. 152.

⁴⁶⁰ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*, p. 219-41.

⁴⁶¹ Decreto de 28 de Janeiro de 1758; Manuel da Costa Amorim. A Capela de São Roque do Arsenal de Marinha. In: *Revista da Armada*, n.º 350; Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal da Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; www.mdn.gov.pt

⁴⁶² Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Armando Castro. *Doutrinas econômicas em Portugal* (séc. XVI a XVIII); Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*.

⁴⁶³ José Feijó de Melo Albuquerque. *Despesas do Arsenal do Pará (1761-66)*; *Manuscrito sobre o ferro utilizado no Arsenal (1761-66)*. Biblioteca Nacional/Rio de Janeiro/Divisão de Manuscritos, 03, 4, 023 e 024; José Roberto do Amaral Lapa.

No primeiro ponto, também é necessário adicionar o fato de que a madeira brasileira mostrou-se a melhor de todas na construção naval, sendo utilizada da mesma forma em Lisboa,⁴⁶⁴ e capaz de criar navios que singraram os mares durante mais de cinquenta anos, quando tratamos de naus. Além da madeira, esse importante grau de qualidade dos navios do Império Marítimo português, também era devido à sua capacidade *sui generis* de projeto e construção.⁴⁶⁵

Capacidade essa que foi incrementada, ao longo do Reinado de D. José I,⁴⁶⁶ principalmente pela criação do cargo de Intendente de Marinha, de grande impacto profissional nos Arsenais Ultramarinos, pois essa função só poderia ser preenchida por um oficial da marinha de guerra. Ao lado disso, sublinhamos o envio de técnicos gabaritados na arte naval, mandados de Lisboa para qualquer canto do Império Marítimo, como no caso do Arsenal de Porto Alegre, criado em plena guerra de reconquista do Rio Grande.⁴⁶⁷

Em se tratando de continuidade da reforma naval pombalina, o cargo de Intendente de Marinha constitui-se num grande exemplo de continuidade, pois em 1797, já na regência de D. João, essa função foi criada em todas as Capitanias marítimas do Brasil que ainda não tinham um militar da marinha com essa função específica. Essa medida trouxe consigo, a possibilidade de instalação de Arsenais de Marinha em todo o litoral brasileiro, fato tornado real durante o processo de Independência do Brasil e, a grande Esquadra que se conseguiu em número de unidades, em grande parte pela construção naval executada em todo o litoral do país.⁴⁶⁸

Reunindo esses aspectos do primeiro ponto, chegamos ao fato de que, durante as reformas pombalinas, chegou-se a um efetivo equilibrado da Esquadra portuguesa, que apesar

A Bahia e a Carreira da Índia; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro* (1763-1822); Marcos Carneiro de Mendonça. *A Amazônia na era pombalina*, v. III.

⁴⁶⁴ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. VI et LXIV; José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*; Juvenal Greenhalgh. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro* (1763-1822); Luís Cláudio Leivas & Luís Felipe de Castilhos Goycochêa. In: *História Naval Brasileira*. v. II; Luiz de Almeida Portugal, 2.^o marquês do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro* (1769-1776).

⁴⁶⁵ Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 144-46.

⁴⁶⁶ Regimento para o Provedor Mor da Fazenda do Estado do Brasil, de 31 de outubro de 1752. In: *A Bahia e Carreira da Índia*, p. 323-26.

⁴⁶⁷ Abeillard Barreto. In: *História Naval Brasileira*; Rio Branco. *Efemérides Brasileiras*.

⁴⁶⁸ Alvará de 03 de março de 1770; Carta Régia de 11 de março de 1770; Carta Régia de 12 de agosto de 1797(ver Anexo 01); Prado Maia. *A marinha de guerra do Brasil na colônia e no Império*.

de pequena em relação às grandes potências marítimas, tinha conquistado um grau de independência na construção naval.⁴⁶⁹ Por isso, não necessitava mais da compra de navios na Holanda, por exemplo, ou do considerado perigoso apelo à Grã-Bretanha, na segunda metade do século XVIII.⁴⁷⁰

O segundo ponto criado pela reforma pombalina foi a militarização completa de sua marinha de guerra e sua eficaz utilização junto à marinha mercante para proteção de sua valiosa carga.⁴⁷¹ Um fato de grande contemporaneidade, em pleno século XVIII, como visto no capítulo primeiro, em que vimos a militarização completa da Marinha Inglesa, a *Royal Navy* e da Esquadra francesa, a partir do Reinado de Luís XV. A reforma pombalina mostrou sua contemporaneidade de várias formas, a adoção de uniformes foi decretada cerca uma dúzia de anos após o mesmo passo efetuado na Inglaterra. Da mesma forma, o acesso aos postos do oficialato naval, sem ser exclusivo de fidalgos ou nobres, concretizado durante a reforma pombalina conforme se observava na *Royal Navy*, efetuou-se antes do mesmo ser verificado na marinha francesa, sendo que na França, o atraso nesse sistema hierárquico e sua concretização através de expurgos, principalmente no período da Convenção, privou Napoleão Bonaparte de excelentes comandantes navais em suas campanhas.⁴⁷²

A militarização, portanto, enquadrou-se em mais uma modificação social vislumbrada durante o período pombalino.⁴⁷³ Isso porque, os nobres e fidalgos que buscavam títulos e mercês no serviço da marinha, na maior parte, sem possuírem qualquer nível profissional não tinham mais acesso e os que, de fato tinham conhecimentos profissionais no mar, foram

⁴⁶⁹ Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*, p. 144-46.

⁴⁷⁰ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*.

⁴⁷¹ Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 02 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762; Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

⁴⁷² A. C. Hedges. *Admiral Lord Nelson*; Adriana Lopez. *De cães a lobos-do-mar: súditos ingleses no Brasil*; Allan Westcott, Willian Stevens. *História do poderio marítimo*; David Cordingly. *Cochrane: the real master and commander*; Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 02 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762; Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*; Decreto de 09 de julho de 1774. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina; Frederick Wilkinson. *Uniformi: oltre 500 divise dale origini ad oggi*; Oliver Warner, *Great Battle Fleets*; Preben Kannik. *Uniformi di tutto il mondo*; Robert B. Bruce, Iain Dickie, Kevin Kiley, Michael F. Pavkovic & Frederick C. Schneid. *Fighting Techniques of the Napoleonic Age (1792-1815)*; Robert Gardiner. *Warships of the Napoleonic Era*; Sam Willis. *Fighting at Sea in the Eighteenth Century: the art of sailing warfare; Fighting Ships (1750-1850)*.

⁴⁷³ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Maria Fernanda Olival. *Honra, mercê e venalidade: as Ordens militares e o Estado moderno (1641-1789)*.

absorvidos pela criação de uma estrutura hierárquica de postos militares para oficiais da Marinha Real.⁴⁷⁴

A criação de postos militares evidenciou a modificação da marinha do Império Marítimo português, trazendo-a para a situação de corporação totalmente ligada ao Estado e profissional, algo considerado moderno no século XVIII e, não mais uma marinha conexas com os desejos de qualquer fidalgo. Nessa militarização da marinha, nem sempre compreendida nos livros de História que trataram do período de transição do Reinado de D. João V para o seu sucessor, D. José I, também se fez uma grande elevação de status do antigo nauta português, referimo-nos ao piloto, ao mestre de navio, homens que tinham o conhecimento náutico, na prática, mas não tinham nenhum nível de comando, frente a um fidalgo ou nobre a bordo do navio.⁴⁷⁵

Os postos de oficiais da marinha portuguesa colocaram todos esses homens numa hierarquia estruturada, o posto regulava o nível de comando de cada um, era a padronização, algo bastante comum no período pombalino. Em conjunto com a criação desses postos militares, houve uma equiparação de hierarquia entre o exército e a marinha, situação nascida da prática real de combate.⁴⁷⁶ Novamente, outra situação comum no período pombalino, em que a legislação não figurava como simples burocracia, mas como observação direta do serviço desempenhado por funcionários e militares do Império Ultramarino, ao longo dos anos.

Ao lado dessa legislação, criou-se outro número de Leis visando o aumento de elementos do Império Marítimo embarcados nos diversos navios, de guerra ou mercantes, a tripulação, descrevendo melhor. Não somente Leis, mas prática administrativa também, conforme demonstramos em exemplos abrangendo inclusive, a África e a América portuguesa.⁴⁷⁷

⁴⁷⁴ Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*.

⁴⁷⁵ Antônio Manuel Hespanha e José Mattoso (Coord.s). *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*, v. 4; Charles Boxer. *O império marítimo português – 1415/1825*; Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 02 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762; Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (org.s). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*; Maria Fernanda Olival. *Honra, mercê e venalidade: as Ordens militares e o Estado moderno (1641-1789)*.

⁴⁷⁶ Decreto de 11 de novembro de 1768. *Equipara as graduações dos oficiais da Armada Real aos oficiais do Exército*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

⁴⁷⁷ Aviso de 22 de fevereiro de 1776; Luiz de Almeida Portugal, 2.^o marquês do

O terceiro ponto geral da reforma naval encontra-se junto a outra grande reforma pombalina, a reforma educacional, pois a marinha de guerra necessitava de grande número de oficiais para tripular seus navios, sem contar os mercantes. Isso era uma situação que visava, ao longo do tempo, livrar-se da perigosa contratação de oficiais estrangeiros, melhor descrevendo, mercenários, que custavam muito caro ao Erário/Fazenda portuguesa se comparados com os novos postos criados para oficiais portugueses e, do Império Marítimo, pois não havia uma série de limitações nesse sentido, durante o período pombalino.

Para se atingir um desejado número de jovens para tripular os navios portugueses, deu-se a criação de escolas náuticas, em Portugal e até nos cantos mais distantes do Império, em Goa, como exemplo maior.⁴⁷⁸ Essas escolas eram preparadas para a instrução de jovens oficiais navais e, antes desse ponto, havia o famoso Colégio dos Nobres que destinava-se à instrução de meninos para, no futuro ocuparem diversos postos no Império Ultramarino, dentre eles a marinha. Destacando-se que o acesso não era exclusivo aos filhos da nobreza, mas também aberto aos filhos de funcionários do Império Marítimo, mais uma vez, uma decisão totalmente ligada aos diversos aspectos sociais das reformas pombalinas.⁴⁷⁹

Nesses três pontos gerais, conseguimos visualizar, todos os detalhes da reforma naval vinda a lume durante o período de reformas pombalinas, e redescoberta durante nossa pesquisa.

Lavrado. *Cartas do Rio de Janeiro* (1769-1776).

⁴⁷⁸ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*, p. 138.

⁴⁷⁹ Carta de Lei de 07 de março de 1761. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

FONTES MANUSCRITAS E IMPRESSAS

Instituições de pesquisa de fontes primárias:

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO – São Paulo, Brasil – www.arquivoestado.sp.gov.br

ARQUIVO NACIONAL – Rio de Janeiro, Brasil – www.arquivonacional.gov.br

BIBLIOTECA NACIONAL – Rio de Janeiro, Brasil – www.bn.br

BIBLIOTECA DA MARINHA – Rio de Janeiro, Brasil –

www.mar.mil.br/sdm/pesq/biblio.htm

BIBLIOTECA DA AJUDA – Lisboa, Portugal –

www.ippar.pt/sites_externos/bajuda/index.htm

BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL – Lisboa, Portugal – www.bnportugal.pt

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO – Rio de Janeiro, Brasil – www.ihgb.org.br

MOSTEIRO DE SÃO BENTO – Rio de Janeiro, Brasil – www.osb.org.br

MUSEU DE MARINHA – Lisboa, Portugal – <http://museu.marinha.pt>

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA – Rio de Janeiro, Brasil – www.mar.mil.br/sdm

Referências bibliográficas e fontes impressas:

AGUIAR, Francisco Xavier da Costa. *Memória que mostra a origem da vila de Santos e o seu estado presente*. In: Revista do IHGSP. São Paulo, 1906. v. XI.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império: Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*. Lisboa: Afrontamento, 1993.

AMEAL, João. *História de Portugal: das origens até 1940*. 6. ed. Porto: Tavares Martins, 1968.

ARAÚJO, José Goes de. *Naufrações e afundamentos na costa brasileira*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 2003.

- ARQUIVO NACIONAL (Org.). *Fiscais e Meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

ASQUITH, Stuart & WARNER, Chris. *New Model Army, 1645-60*. 12. ed. Oxford: Osprey Publishing, 1999.

AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e a sua Época*. São Paulo: Alameda, 2004.

BARRETO, Antonio (Org.). *Marquês de Pombal: catálogo bibliográfico e iconográfico*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1982.

BARROSO, Gustavo. *História Militar do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935. (Brasílica, v. 49)

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2. ed. São Paulo: Alameda, 2007.

BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BOXER, Charles R. *O Império marítimo português (1415-1825)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

_____. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1973. (Brasílica, v. 353)

_____. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963.

BRITO, Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. 3. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980. (Brasiliana, v. 155)

BRUCE, Robert; DICKIE, Iain; KILEY, Kevin; PAVKOVIC, Michael; SCHNEID, Frederick. *Fighting Techniques of the Napoleonic Age, 1792-1815*. London: Amber Books, 2008.

BRUNO, Ernani da Silva. *Viagem ao País dos Paulistas*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1966.

CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*.

3. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976. (Brasiliana, v. 92)

CAMINHA, João Carlos G. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília-Rio de Janeiro: FUNCEP/SDGM, 1986.

CARNAXIDE, Antônio de Sousa Pedroso Carnaxide, Visconde de. *O Brasil na Administração Pombalina: economia e política externa*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979. (Brasiliana, v. 192)

CARVALHO DOS SANTOS, Maria Helena (Coord.). *Pombal Revisitado: Comunicações ao Colóquio Internacional do 2^o centenário da morte do Marquês de Pombal*. Lisboa: Estampa, 1984. 2 v.

CASTRO, Armando. *As doutrinas econômicas em Portugal, na expansão e na decadência* (séculos XVI a XVIII). Lisboa: Bertrand, 1978.

CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

CHAPMAN, Fredrik Henrik. *Architettura Navalis Mercatoria: the classic of eighteenth-century naval architecture*. New York: Dover Publications, 2006. (reedição do original de 1768)

CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do Mar*. São Paulo: Globo, 1999.

COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Senado Federal, 2003.

CORDINGLY, David. *Cochrane: the real Master and Commander*. 2. ed. New York: Bloomsbury, 2008.

CORTESÃO, Jaime. *O Tratado de Madri*. Brasília: Senado Federal, 2001. 2 v.

CUNHA E MENEZES, Pedro. *O Rio de Janeiro na Rota dos Mares do Sul: iconografia do Rio de Janeiro na Austrália*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2004.

DASH, Joan. *O prêmio da longitude*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

DIZIONARIO delle Battaglie. Roma: Arnoldo Mondadori, 1968.

DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA a História e Costumes de São Paulo.

São Paulo: AESP. 91 v.

DONATO, Hernâni. *Dicionário das batalhas brasileiras: dos conflitos com indígenas às guerrilhas políticas urbanas e rurais*. São Paulo: IBRASA, 1987.

DU GUAY-TROUIN, René. *O Corsário: uma invasão francesa no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2002.

EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro no Tempo dos Vice-Reis*. Rio de Janeiro: Conquista, 1956.

FALCON, Francisco C. *A Época Pombalina: política econômica e monarquia Ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

FERREIRO, Larrie D. *Ships and Science: the birth of naval architecture in the scientific revolution (1600-1800)*. Cambridge: MIT Press, 2007.

FERREZ, Gilberto. *O Rio de Janeiro e a Defesa de seu Porto*. Rio de Janeiro: SDGM, 1972. 2 v.

FISHER, H. E. S. *De Methuen a Pombal: o comércio anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gradiva, 1984.

FLORENTINO, Manolo (Org.). *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro (séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FONTANA, Riccardo. *As obras dos engenheiros militares Galluzzi e Sambuceti e do arquiteto Landi no Brasil colonial do séc. XVIII*. Brasília: Senado Federal, 2005.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria F. & GOUVÊA, Maria de F. (Orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João L. R. & FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (c. 1790 – c.1840)*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

_____. "À espera das frotas: hierarquia social e formas de acumulação no Rio de Janeiro, século XVII." *in: Cadernos do LIPHIS*, no. 1. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995, pp. 53-62.

_____. "As frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770". *in: Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*. Lisboa: DIFEL, 1990, pp. 477-496.

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho (Org.). *Visões do Rio de Janeiro colonial: antologia de textos, 1531-1800*. Rio de Janeiro: Uerj/José Olympio, 1999.

FREIRE, Francisco de Brito. *Viagem da Armada da Companhia do Comércio e Frotas do Estado do Brasil*. São Paulo: Beca Produções Culturais, 2001.

FREMONT-BARNES, Gregory. *Victory versus Redoubtable: ships of the line at Trafalgar, 1805*. Oxford: Osprey Publishing, 2008.

FRIDMAN, Fania. *Donos do Rio em Nome do Rei*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/ Garamond, 1999.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1986.

GAMA, Basílio da. *O Uruguai*. 4. ed. Rio de Janeiro: Agir, 1983.

GARDINER, Robert. *Warships of the Napoleonic Era*. London: Chatham Publishing, 1999.

_____. *Frigates of the Napoleonic Era*. Annapolis: Naval Institute Press, 2006.

GILBERT, Adrian. *Enciclopédia das Guerras: conflitos mundiais através dos tempos*. São Paulo: M. Books do Brasil, 2005.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio II*. Lisboa: Livraria Sá de Costa Editora, 1978.

_____. "Os portugueses e a 'carreira da Índia', 1497-1818". in: *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*. Lisboa: DIFEL, 1990, pp. 333-374.

GOES FILHO, Synesio Sampaio. *Navegantes, bandeirantes, diplomatas: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

GOLDSMITH-CARTER, George. *Velas e Veleiros*. São Paulo: Melhoramentos, 1982.

GREENHALG, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História, 1763-1822*. Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

GUEDES, Max Justo. *Relíquias Navais do Brasil*. Rio de Janeiro: SDGM, 1983.

HEDGES, A. *Admiral Lord Nelson*. Norwich: Jarrold & Sons Ltd, [s/d].

HESPANHA, Antônio Manuel (coord.). *História de Portugal: Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993. v. IV.

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Rio de Janeiro: SDGM, 1979. v. II.

HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005.

IRELAND, Bernard. *Navios de Guerra: da vela à era nuclear*. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico S/A, 1978.

KANNIK, Preben. *Uniformi di tutto Il mondo*. Torino: S.A.I.E., 1969.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1968. (Brasiliana, v. 338)

LAVRADIO, D. Luis de Almeida Portugal, Marquês do. *Cartas do Rio de Janeiro, 1769-1776*. Rio de Janeiro: Instituto Estadual do Livro, 1978. (volume contendo as cartas existentes no Arquivo Nacional, Rio de Janeiro)

LIGHT, Kenneth H. *A viagem marítima da família real: a transferência da corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

_____. "O comércio atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII." *In: Revista de história*, n.º. 101. São Paulo: USP, 1975, pp. 49-106.

LOPES, Thoríbio. *Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua história*. Belém: [s/ed], 1945.

LOPEZ, Adriana. *De cães a lobos-do-mar: súditos ingleses no Brasil*. São Paulo: Editora Senac, 2007.

MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. *Memórias para a História da Capitania de São Vicente*. São Paulo: Edusp, 1975.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

MARIZ, Vasco (Org.). *Brasil-França: relações históricas no período colonial*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2006.

MARQUES, Manuel Eufrázio de Azevedo. *Apontamentos históricos, geográficos e noticiosos da província de São Paulo, seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis da capitania de São Vicente até o ano de 1876*. São Paulo: Martins, 1952. 2 v.

MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

_____. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

MORI, Vitor Hugo; LEMOS, Carlos A. C.; CASTRO, Adler Homero F. de. *Arquitetura Militar: um panorama histórico a partir do porto de Santos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado/Fundação Cultural do Exército, 2003.

MUNIZ JR, J. *Fortes e Fortificações do Litoral Santista*. Santos: Edição do Autor, 1982.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

NORDHOFF, Charles & NORMAN HALL, James. *Mutiny on the Bounty*. 3. ed. New York: The Heritage Press, 1947.

NORTON, José. *O último Távora*. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2008.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1986.

O'NEIL, Thomas. *A viagem da Família Real portuguesa para o Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2007.

OLIVEIRA MARQUES, A. H. de. *História de Portugal: do Renascimento às Revoluções Liberais*. 13. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1998. v. II.

OLIVEIRA, José Joaquim Machado de. *Quadro Histórico da Província de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: Typographia Brasil de Carlos Gerke & Cia, 1897.

OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PAIM, Gilberto. *A Amazônia de Pombal sob ameaça*. Rio de Janeiro: Editorial Escrita, 2006.

PALMA-FERREIRA, João (Org.). *Naufrágios, Viagens, Fantasias & Batalhas*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1980.

PEDREIRA, Jorge & COSTA, Fernando Dores. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Estrutura industrial e Mercado colonial: Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: DIFEL, 1994.

PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979. (Brasiliiana, v. 371)

PRADO JR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1953. v. I.

REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

RIBEIRO, Orlando. *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. 4. ed. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1986.

RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, Barão do. *Efemérides Brasileiras*. Brasília: Senado Federal, 1999.

RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980.

SCHNEIDER, Susan. *O Marquês de Pombal e o Vinho do Porto: dependência e subdesenvolvimento em Portugal no século XVIII*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1980.

SELVAGEM, Carlos. *Portugal Militar: desde as origens do Estado Portucalense até o fim da Dinastia de Bragança*. 4. ed. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1999.

SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar* (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001.

SILVA, Maria B. N. da. (org.). *O Império Luso-Brasileiro (1750-1822)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1986.

SOARES, Teixeira. *O Marquês de Pombal: a lição do passado e a lição do presente*. Rio de Janeiro: Alba, 1961.

SOBRINHO, Costa e Silva. *Romagem pela Terra dos Andradas*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1957.

SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. São Paulo: Piratininga, 1922. v. III.

SOUSA, Pero Lopes de. *Diário da Navegação*. São Paulo: Obelisco, 1964.

SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a Sombra: política e administração na América Portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

STEVENS, W. O. & WESTCOTT, A. *História do Poderio Marítimo*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA Marítima do Brasil. Rio de Janeiro:

SDGM, 1957. v. XVI.

TENGARRINHA, José (Org.). *História de Portugal*. 2. ed. Bauru: EDUSC; São

Paulo: UNESP; Lisboa: Instituto Camões, 2001.

WARNER, Oliver. *Great Battle Fleets*. London: Hamlyn Publishing, 1973.

WARSHIPS. 3. ed. Torino: Instituto Geografico De Agostini/Vincenzo Bona, 1997.

WEHLING, Arno & WEHLING, Maria José. *Formação do Brasil colonial*. 2. ed.

Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

WILKINSON, Frederick. *Uniformi*. Milano: Arnoldo Mondadori Editore, 2001.

WILLIS, Sam. *Fighting Ships (1750-1850)*. London: Quercus, 2007.

WILLIS, Sam. *Fighting at Sea in the Eighteenth Century: the art of sailing warfare*.

Suffolk: The Boydell Press, 2008.

ANEXO 1

Carta Régia de 12 de agosto de 1797, criando os Intendentes de Marinha das Capitânicas e estabelecendo suas funções, através do Alvará de 03 de março de 1770 e, Carta Régia de 11 de março de 1770.

Fonte: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São

Paulo: AESP, 1967, v. LXXXIX.

“Eu A Rainha faço saber aos que este Alvará virem: que sendo-Me presente a grande utilidade, que deve resultar ao Meu Real Serviço de serem governados os Arsenais da Marinha das diferentes Capitânicas da América por Intendentes, que sejam oficiais do Meu Real Corpo da Marinha; e de estabelecer neles o sistema de administração, compatibilidade, que existe no Meu Arsenal Real de Lisboa, por meio de uma escrituração metódica, e regular: Sou servida estabelecer uma nova forma para o governo dos ditos Arsenais, criando para cada um deles o Lugar de Intendente da Marinha com voto nas Juntas da Fazenda, do mesmo modo que foi estabelecido para o Arsenal da Bahia pelo Alvará de 3 de março de 1770 e Carta Régia de 11 de março do presente(mesmo) ano: Ordenando a respeito dos ditos Intendentes o Seguinte.

1.º Logo que os Intendentes entrarem nos seus empregos, formarão um exato inventário de todos os gêneros, materiais e mais aprestos, que existirem no Arsenal; não só para sua inteligência, mas para poderem formar um justo cálculo do que nele se precisa para as obras ocorrentes, e serviço ordinário do mesmo Arsenal.

2.º Formarão em cada mês um mapa da despesa do Arsenal, das obras que se fizeram, dos gêneros que nelas se consumiram, dos que receberam, e dos que ficam existentes, que deverão apresentar na Junta da Fazenda da respectiva Capitania; e remeterão em todas as ocasiões que se lhes oferecerem outro igual mapa à Real Junta da Fazenda da Marinha de Lisboa, e ao Conselho do Almirantado.

3.º No fim de cada semestre remeterão à Real Junta da Fazenda da Marinha de Lisboa as relações dos gêneros necessários no Arsenal, que devem ir deste Reino, as quais relações, serão feitas em conferência com os Construtores e Mestres das diferentes oficinas, e reguladas em concerto do que se precisar essencialmente nesse semestre, por um cálculo o mais conforme ao tempo, circunstâncias, e principalmente, às ordens que Eu for Servida prescrever-lhe pela mesma Real Junta, ou pelo Governador e Capitão General da Capitania, a quem serão obrigados a dar uma cópia das referidas relações, assim como a Junta da Fazenda respectiva, para sobre elas Me representarem o que for mais conveniente ao Meu Real Serviço.

4.º Pelo mesmo método formarão outras iguais relações dos gêneros, provisões e mais materiais próprios do país, que sendo por eles assinadas as entregarão no fim de cada semestre ao Governador e Capitão General da Capitania, e à Junta da Real Fazenda, para que se dêem as devidas providências necessárias para o completo fornecimento do mesmo Arsenal.

5.º Sendo da obrigação dos Intendentes responder por todos os trabalhos, construções e obras, que dependem do Arsenal, e pelas faltas de todas as pessoas empregadas nesta repartição, devem, havendo comodidade, habitar e pernoitar sempre dentro dele, tanto para providenciar tudo quanto for da sua competente responsabilidade, como para manter uma polícia a mais bem entendida no serviço do mesmo Arsenal, aonde terão toda a autoridade sobre os Construtores, Mestres e Artífices, e mais pessoas aí empregadas, as quais ainda fora dele se devem julgar suas subalternas e súditas; tendo os mesmos Intendentes toda a autoridade para prender aqueles que transgredirem as suas ordens e dar-lhes o castigo de correção, proporcionado aos seus delitos; sendo porém estes de maior consequência, darão parte ao Governador e Capitão General da Capitania, para serem punidos na conformidade das Leis.

6.º Estabelecerão as horas de chamar ao ponto pela manhã e à noite, na forma do costume, para cujo fim nomearão os Apontadores proporcionados ao número de artífices, dividindo estes em esquadras, para que possam ainda sendo muitos, responder ao ponto sem prejuízo dos trabalhos. E não só os Intendentes deverão assistir a estes pontos nas ocasiões que lhes parecer, mas haverá outro incerto, ao seu arbítrio, a que farão chamar

todas as pessoas empregadas nos diferentes trabalhos, para por este meio se verificar a assistência individual de cada uma delas e evitar a malícia, e engano que a experiência tem mostrado se não evitam sem uma grande vigilância neste artigo.

7.º Terão toda a autoridade de mandar vir a sua presença os livros, cadernos do ponto, para os examinar e fazer conservar na maior pureza e mais clara inteligência; e quando encontrarem neles algum defeito, ou falta que faça suspeitosa a verdade e que seja contrária às ordens estabelecidas, darão conta ao Governador e Capitão General, ou a Junta da Real Fazenda, para castigar competentemente esta fraude; ou os mesmos Intendentes a emendarão por meio da correção que julgarem conveniente, se a culpa não for de maior conseqüência.

8.º Sendo a distribuição dos trabalhos e a atividade deles um objeto da primeira importância para a melhor economia da Real Fazenda, e pronta execução das obras, farão os Intendentes todas as conferências que julgarem necessárias com os Construtores e Mestres das diferentes oficinas em todos os sábados de cada semana, para que ouvindo-os, determinem as obras que se devem fazer e o número das pessoas que forem precisar para se empregarem nelas; devendo os mesmos Intendentes vigiar com uma constante assiduidade nesta matéria per si, e pelos seus subalternos, a fim de que se proporcione o número de Artífices às referidas obras, para que a demasia em umas, e a diminuição em outras não possa prejudicar o seu adiantamento.

9.º Terão cuidado em que os Mestres e Mandadores, façam exatamente as suas obrigações, aplicando os Artífices das suas respectivas repartições aos trabalhos em que se empregarem, e incumbirão aos oficiais seus subalternos e outras pessoas de quem se possam confiar, que examinem durante o dia, se cada indivíduo no seu respectivo emprego e trabalho se aplica, cumpre com as suas obrigações para lhe darem parte, e serem castigados os negligentes.

10.º Proibirão com a maior severidade que dentro do Arsenal e pelos Artífices empregados nele, se façam quaisquer obras que não sejam para o Real Serviço; e com o mesmo cuidado e igual severidade zelarão a boa arrecadação e distribuição dos materiais, não só proporcionando-os ao justo consumo das diferentes obras em que se devem

empregar, mas evitando que sejam furtados pelos mesmos Artífices, fazendo praticar uma busca geral em todos eles nas ocasiões em que saírem dos trabalhos depois do ponto.

11.º O Arsenal deve ser vedado a toda pessoa que não tenha emprego nele, tanto para não distrair os trabalhos, como para evitar os roubos dos materiais destinados ao Meu Real Serviço: E para o mesmo fim não permitirão os Intendentes, que nos quartéis e casas de oficiais se aloje pessoa alguma que não seja das pertencentes ao mesmo Arsenal, nem estes mesmos quartéis e oficinas poderão ter outra serventia para a rua senão a da porta principal do Arsenal, na qual deve estar a competente guarda para sentinelas, e rondas volantes que obrarão debaixo das ordens dos mesmos Intendentes.

12.º Terão um particular cuidado nas luzes e fogos que se fazem precisos dentro do Arsenal, passando as ordens mais restritas para que não se façam fora dos lugares que estiverem destinados para eles: não permitirão que se fume dentro do mesmo Arsenal, e terão sempre prontas bombas e todos os mais instrumentos necessários para se acudir prontamente não só aos incêndios da cidade, mas também aos do mar.

13.º Quando aconteça que se mandem construir quaisquer embarcações para a Real Armada, ou para outro objeto do Meu Real Serviço, terão os Intendentes toda a inspeção e administração ativa na construção delas, procurando logo que se puser a quilha no Estaleiro, se ache pronto nos armazéns quanto for necessário para o adiantamento da sua construção; e ouvindo os Mestres, regularão os trabalhos e distribuição dos materiais e Artífices, na forma que acima se insinua, para que se evite toda e qualquer falta que possa redundar em prejuízo da Minha Real Fazenda.

14.º Não poderão os Intendentes alterar na mínima parte, nem fazer a menor mudança nos planos que receberem do Conselho do Almirantado para construção de quaisquer embarcações, sob pena de ficarem responsáveis na Minha Real Presença, e expostos a um severo procedimento; por cujo motivo vigiarão com o maior cuidado que os Construtores se não apartem dos referidos planos, pois que só lhe toca a inteira e imutável execução deles.

E devem ter muito particular cuidado em que a construção das Naus, Fragatas, ou Bergantins principie sempre pelas madeiras mais pesadas, e debaixo desta regra venha a

acabar nas de menos peso, sendo as Alcaxas pequenas de cedro; e as obras mortas feitas da mesma madeira, por ser de qualidade em que as balas não fazem estilhaço.

15.º Terão a seu cargo visitar as matas, arvoredos e bosques da Capitania em que residirem, para informarem de comum acordo com Juizes conservadores do que se pode fazer para estender, segurar e economizar os cortes das madeiras, e suas conduções; vigiando nas Juntas da Fazenda sobre a sua aplicação, e tendo o cuidado em que estas se recolham nos armazéns e fora deles com as cautelas necessárias para evitar-lhes qualquer ruína. Com iguais prevenções farão conservar as destinadas para as construções nesta capital, para onde as devem fazer embarcar com toda a atividade, tendo antes examinado com o maior escrúpulo o seu bom estado, para que não suceda carregarem-se as que estiverem em ruína, ficando responsáveis por toda a falta de averiguação que houver nesta matéria.

16.º Os mesmos Intendentes farão matricular todas aquelas pessoas que se empregam no serviço do mar alto e costas respectivas, especificando em livros separados os Capitães, Mestres, Contra-Mestres e Pilotos das embarcações mercantes: toda a marinhagem empregada nas viagens de longo curso: todos os navegantes de cabotagem, ou de terra a terra; e finalmente todos os pescadores e os de embarcações de frete e de rios acima.

17.º É da obrigação dos Intendentes mandar assistir com a possível brevidade às embarcações da Minha Real Coroa que se acharem em perigo em qualquer parte da vizinhança do porto, com tudo quanto lhe for requerido, ou entenderem necessário, para cujo fim terão sempre prontas no Arsenal algumas âncoras e ancoretes enviados com as competentes amarras, e viradores; e da mesma forma assistirão a todos os navios nacionais ou estrangeiros que se acharem em iguais circunstâncias, pagando eles todas as despesas do valor dos gêneros consumidos, e os salários da gente que se empregar em seu auxílio.

18.º Nos portos onde não houver Guarda Mór do Lastro, terão muito particular cuidado em mandar examinar as toneladas de Lastro que se acharem em cada uma das embarcações; e não consentirão que os Capitães, ou Mestres das mesmas o deem no lugar dos ancoradores, mas determinarão o sítio em que o devem lançar, para que não cause prejuízo.

19.º Terão toda a vigilância que os Capitães e Mestres não sobrecarreguem os seus navios; e logo que estes se principiarem a carregar, irão os mesmos Intendentes a bordo todas as vezes que puderem, ou nomearão além do oficial seu subalterno, duas pessoas hábeis e inteligentes, para que lhe lancem a linha de água até onde podem carregar; advertindo que se não devem regular pela cinta baixa dos navios, tendo estes as Alcaxas altas, que em tal caso pelo defeito da construção, sempre devem ficar submergidas as linhas de resistência: Pelo que: Mando ao Presidente do Meu Real Erário; ao Conselho do Almirantado; e a Real Fazenda da Marinha; ao Conselho Ultramarino; ao Vice Rei e Capitão General de Mar e Terra do Estado do Brasil; aos mais Governadores e Capitães Generais, e as Juntas da Administração da Fazenda das diferentes Capitánias do mesmo Estado; e aos Ministros e mais pessoas a quem pertencer o conhecimento, e execução deste Alvará, que o cumpram e guardem, e o façam cumprir e guardar tão inteiramente, como nele se contém, sem dúvida ou embargo algum, e o façam registrar nas partes a que pertencer, mandando-se o original para a Torre do Tombo. Dado no palácio de Queluz em 12 de agosto de 1797.”

ANEXO 2

Fonte: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São

Paulo: AESP, v. LXIV.

“Relação dos paus de Pinho, que são precisos para as mastreações das Naus, Fragatas e, Embarcações miúdas e ligeiras que se acham feitas neste Arsenal da Ribeira das Naus.

24 - paus de 99 pés ingleses de comprido, que fazem 17 braças das nossas, e de grosso 33 polegadas até 34 ditas.

12 - paus de 87 pés ingleses de comprido, que fazem 15 braças das nossas e de grosso 28 polegadas para cima.

24 - paus de 81 pés ingleses de comprido, que fazem 14 braças das nossas, e de grosso 27 polegadas para cima.

24 - paus de 81 pés ingleses de comprido, que fazem 14 braças das nossas, e de grosso 27 polegadas.

18 - paus de 70 pés ingleses de comprido, que fazem 12 braças das nossas, e de grosso 21 polegadas.

24 - paus de 36 pés ingleses de comprido, que fazem 8 e meia braças das nossas, e de grosso 7, até 9 polegadas.

Advirto que as nossas braças são de oito palmos, que fazem seis pés, menos duas polegadas inglesas, de cuja o remete uma dita de três pés, ou 36 polegadas inglesas. Advirto que estes paus declarados nesta relação a pessoa que for assistir ao corte, deles os deve escolher muito direitos e muito limpos de nós, e olhar bem para eles, por que cá nossos

pinhais, onde há madeiras semelhantes tem, e acham-se por dentro muito podres, por que se enganam muitas vezes com o cogumelo que são como beijos, de esponjas, que nascem em várias partes pelo pau acima penetrando até o coração do dito onde se acha por dentro ensardinado, que não tem o dito pau, que se acha com o dito cogumelo substância nenhuma depois de efeito.

Em segundo lugar, as pessoas que assistirem a estes cortes devem deitar muito bem o sentido por onde hão de cair da parte do jeito que tiverem os ditos paus, por assim não estalarem por baixo, em forma, que não fiquem por baixo atoados, que se esperdiçam pelo pé, que é a maior grossura para ficar no chão.

Em terceiro lugar, devem os ditos paus, depois de estar no chão, e terem puxado pela rama, conforme o sítio do país, o tomarão as suas polegadas acima do pé uma braça, conforme a Relação vai, e lhe cortarão os tocos ambos do dito pau quadrados.

Em quarto lugar buscarão cortar os ditos paus nas Luas ou quartos, conforme a situação do país, onde existem, e olharão muito bem para eles para cortarem aqueles que forem de veia muito fina, que é coisa, que logo se vê, estando ao pé deles, descansando-os, e olhando para a fibra, por que seja ríspida e fina.

Ribeira das Naus, 22 de julho de 1771.

Manoel Vicente.” (o mestre-construtor do Arsenal de
Marinha de Lisboa)

O documento do Arquivo do Estado de São Paulo traz a rubrica do Governador da Capitania de São Paulo, D. Luís de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)