

HISTÓRIA  
DA MARINHA PORTUGUESA

VIAJENS  
E  
OPERAÇÕES NAVAIS  
(1668 – 1823)

Coordenador  
AUGUSTO ALVES SALGADO



ACADEMIA DE MARINHA  
2022



HISTÓRIA  
DA MARINHA PORTUGUESA

VIAGENS  
E  
OPERAÇÕES NAVAIS  
(1668 – 1823)

Coordenador  
**Augusto Alves Salgado**

Autores  
**Augusto Alves Salgado**  
**Nuno Saldanha**  
**Vitor Gaspar Rodrigues**



ACADEMIA DE MARINHA

2022



## FICHA TÉCNICA

*Título*

VIAGENS E OPERAÇÕES NAVAIS (1668 – 1823)

*Coordenador*

Augusto Alves Salgado

*Autores*

Augusto Alves Salgado, Nuno Saldanha, Vitor Gaspar Rodrigues

*Editor*

Academia de Marinha

*Assessor de Edição*

José Manuel dos Santos Maia

*Revisão Técnica*

Sónia Aires Lima

*Publicação e Distribuição*

Academia de Marinha

Edifício da Marinha

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa

*Execução Gráfica*

Página Ímpar Lda.

*Tiragem*

300 exemplares

*ISBN*

978-972-781-168-7

*Depósito Legal*

505965/22

*Data de edição*

Outubro 2022

## **CONSELHO ACADÉMICO TRIÉNIO 2022-2024**

*Presidente*

Almirante Francisco Vidal Abreu

*Vice-presidentes*

Prof. Doutor Vítor Gaspar Rodrigues (História Marítima)  
Contra-almirante Luiz Roque Martins (Artes, Letras e Ciências)

*Secretário-geral*

Capitão-de-mar-e-guerra António Rocha de Freitas

*Secretários*

Prof.<sup>a</sup> Doutora Ana Paula Avelar (História Marítima)  
Dr. Paulo da Silva Santos (Artes, Letras e Ciências)

## **COMISSÃO CIENTÍFICA DA HISTÓRIA DA MARINHA PORTUGUESA**

*Presidente*

Prof. Doutor João Paulo Oliveira e Costa

*Coordenador do Projeto*

Prof. Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

*Vogais*

Prof.<sup>a</sup> Doutora Ana Paula Avelar

Capitão-de-mar-e-guerra António Costa Canas

Contra-almirante Fernando David e Silva

Prof. Doutor Gonçalo Couceiro Feio

Capitão-de-fragata Jorge Semedo de Matos

Capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Malhão Pereira

Prof. Doutor Vítor Gaspar Rodrigues



# ÍNDICE

PREFÁCIO .....	9
INTRODUÇÃO .....	11

## PARTE I

### 1. A ÉPOCA

1.1. Portugal e a Europa .....	13
1.2. O Brasil e o Atlântico português .....	27
1.3. A reconfiguração da Ásia Portuguesa .....	31
1.4. A Marinha e o combate à Escravatura .....	36

### 2. A MARINHA

2.1. Organização superior da Armada .....	39
2.2. A importância da Marinha .....	42
2.3. Os navios .....	47
2.3.1. A Armada de D. Pedro .....	47
2.3.2. A Armada Joanina (1707-1750) .....	60
2.3.3. A segunda metade do século XVIII (1750-1823) .....	69
2.3.4. Navios de guerra menores .....	78

### 3. AS ARMADAS E AS MISSÕES NAVAIS

3.1. As armadas reais .....	89
3.2. Em águas do Brasil .....	94
3.2.1. As frotas do Brasil .....	94
3.2.2. As Esquadras de Correr a Costa .....	100
3.3. Na Ásia .....	102
3.4. A ameaça do Norte de África .....	106
3.5. Naufrágios .....	108

## PARTE II

### 4. OPERAÇÕES NAVAIS

4.1. A Guerra no Atlântico .....	113
4.1.1. A Guerra da Sucessão de Espanha (1704-1715) .....	113
4.1.2. Rio da Prata (1735-1737) e Esquadra do Sul (1776-1777) .....	116
4.1.2.1. Campanha do Rio da Prata (1735-1737) .....	117
4.1.2.2. Ofensiva de Cevallos .....	121
4.1.2.3. Acções da Esquadra do Sul (1776-1777) .....	125
4.1.2.4. A Esquadra do Sul .....	136
4.1.3. As fronteiras do Brasil (1807-1816) e a Independência do Brasil (1823) .....	139
4.1.4. Acções na foz do Tejo (1807-1808) .....	145
4.1.5. Piratas e Corsários no Atlântico .....	147
4.2. A Guerra no Mediterrâneo .....	191
4.2.1. Campanha de Corfu e batalha de Matapão (1716-1717) .....	191
4.2.1.1. Corfu .....	192
4.2.1.2. Matapão .....	195
4.2.2. A esquadra aliada no bombardeamento de Argel (1784) .....	203
4.2.3. Campanha do Rossilhão (1798) .....	212
4.2.3. Operações do Marquês de Nisa (1798-1800) .....	215
4.3. A Guerra no Índico .....	221
4.3.1. A perda de Mombaça nos finais do século XVII .....	221
4.3.2. As novas ameaças (1682-1773) .....	224
4.4. O combate à pirataria no Extremo Oriente Asiático .....	230
4.4.1. O incremento da pirataria em torno de Macau e Cantão:	
primeiros recontros navais .....	230
4.4.2. Os anos de afirmação da coligação de piratas e o reforço	
do potencial militar naval de Macau (1800-1805) .....	232
4.4.3. Apogeu e declínio da confederação pirata. A convenção	
sino-portuguesa de 23 de Novembro de 1809 .....	236
4.4.4. Combates navais na Boca do Tigre. O desmantelamento	
da confederação de piratas .....	241

## 5. VIAGENS

5.1. As expedições filosóficas à Amazónia (1783/1792).....	247
5.1.1. A “Viagem Filosófica” de Alexandre Rodrigues Ferreira.....	247
5.1.2. A “Memória sobre a Marinha Interior” e as canoas do Pará.....	250
5.2. A viagem da corte para o Brasil (1807/8).....	263

CONCLUSÃO .....	277
FONTES E BIBLIOGRAFIA .....	281
ÍNDICE ANALÍTICO .....	293
ÍNDICE DE GRAVURAS .....	303



# PREFÁCIO

A História da Marinha Portuguesa é uma obra monumental que começou a ser pensada em 1991, tendo o seu projeto sido aprovado em Assembleia de Académicos de 05 de Julho de 1994. Como obra grandiosa, foi programada numa dimensão equivalente, que o tempo veio mostrar ser dificilmente realizável, tendo o seu conceito e programação sido ajustado por diversas vezes ao longo dos anos.

A versão em vigor comprehende um esquema matricial com quatro temas centrais: “Navios, Marinheiros e Arte de Navegar”, “Portos e Comércio Marítimo”, “Homens, Doutrinas e Organização” e “Viagens e Operações Navais” e ainda quatro períodos temporais distintos – 1139 a 1499, 1500 a 1668, 1669 a 1823 e 1824 a 1974. A estes 16 volumes acrescem duas obras independentes com os títulos: “A Viagem de Vasco da Gama à Índia 1497-99” e “A Viagem de Cabral e o descobrimento do Brasil em 1500”.

Com a publicação do atual volume “Viagem e Operações Navais” 1669-1823 poderá dizer-se que se ultrapassou a linha de não retorno pois esta é a 10<sup>a</sup> obra que será publicada (de um total de 18), com a particularidade de um volume, pela sua dimensão, ter sido desdoblado em dois tomos (Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974) e faltar apenas completar um dos volumes já publicados (da mesma série e referente ao período 1139-1499) por não cobrir totalmente a época completa de acordo com a nova programação.

O ritmo e o entusiasmo que o “acordar” deste projeto tem merecido leva-me a acreditar que será possível terminá-la ao longo de uma década, pois dois coordenadores convidados já se encontram a trabalhar em mais dois volumes a editar nos próximos dois anos e existe a intenção de manter o ritmo de publicação de um volume por ano. O financiamento está garantido pelo Gabinete do Chefe do Estado-maior da Armada e a Academia tem encontrado o maior apoio nos Presidentes da Comissão Científica deste projeto, inicialmente o saudoso Professor Francisco Contente Domingues e atualmente o Professor João Paulo Oliveira e Costa. Também não posso esquecer o empenho e dedicação do coordenador do Projeto, o Professor Vítor Conceição Rodrigues. Sem o seu esforço não se teria chegado ao que já se alcançou nos últimos anos.

Com o volume que ora se publica, cobrindo o período de 1669 a 1823, dá-se mais um passo para que se complete o tema “Viagens e Operações Navais”. O período sobre o qual esta obra se debruça convida-nos a explorar um período da história de Portugal que muitas vezes é reduzido ao deslumbramento do ouro brasileiro e a uma ideia de subalternização de Portugal à sua velha aliada Inglaterra.

No entanto, começando com a Paz com Castela após a Restauração, atravessando o período áureo do absolutismo régio e do antigo regime e terminando com a travessia atlântica da corte para o Brasil, este é na verdade um tempo rico em acontecimentos dignos de estudo e atenção.

É um período de transformações, em que as coligações e blocos de Alianças marcaram o panorama internacional, e as guerras entre estes se espalharam pelo mundo, acompanhando os impérios europeus que competiam entre si pelos vários continentes.

Com presença no Atlântico, Índico e no Extremo Oriente, Portugal fez parte ativa destas coligações e conflitos, procurando sempre preservar o Império que o tempo da Expansão lhe legou, particularmente o Brasil, que neste período se tornou a principal joia da Coroa portuguesa.

E nesta tarefa, teve a Marinha particular relevância, não só participando nos conflitos em que o Reino foi chamado a intervir, mas garantindo a comunicação com os territórios extraeuropeus, criando comboios de proteção transatlântica e combatendo os corsários e a pirataria que sempre marcaram a vivência no mar.

Procurando trazer à luz estas operações de menor relevo, mas de grande importância, a obra que se apresenta fala-nos, claro, da Batalha do Cabo Matapão, das campanhas navais do Marquês de Nisa, ou da viagem da Corte para o Brasil. Mas dedica uma parte considerável da sua extensão a essas ações menos conhecidas, como a Batalha da Boca do Tigre, as Ações no Índico ou na defesa do Brasil.

Assim, procuraram os autores contribuir de forma relevante para o conhecimento de um período que os próprios, nas palavras do seu coordenador, intitularam de “esquecido”, mas que se afigura importante conhecer melhor.

Está assim de parabéns o coordenador desta excelente obra, o Senhor Comandante Augusto Alves Salgado, Doutor em História dos Descobrimentos e Professor de História Naval e História Marítima em várias instituições de ensino superior.

Colaboraram ainda nesta obra o Senhor Professor Vítor Conceição Rodrigues, Doutor em História Moderna e Vice-Presidente desta Academia para a classe de História Marítima e o Doutor Nuno Saldanha, Historiador da Cultura, Doutor em Ciências Históricas, Mestre em História Cultural e especialista em História Marítima.

A toda a equipa que trabalhou nesta obra a Academia de Marinha manifesta o seu agradecimento, consciente de que foi com este trabalho desinteressado e útil que se construiu mais uma peça de um puzzle notável e que quando concluído, provavelmente daqui a uma década, nos permitirá dispor de uma magnífica e muito completa “História da Marinha Portuguesa”.

O Presidente da Academia de Marinha



Francisco Vidal Abreu  
Almirante

# INTRODUÇÃO

Dando sequência ao projeto de elaboração e publicação da História da Marinha Portuguesa, da responsabilidade da Academia de Marinha, dá-se à estampa o volume *Viagens e Operações Navais 1668-1823*, que cobre o arco temporal que medeia entre o final das Guerras da Restauração e o início da Monarquia Constitucional.

Tratando-se de uma obra sobre a História da Marinha Portuguesa e não sobre a História Marítima de Portugal, que obedece a uma estrutura pré-concebida, existindo já um conjunto de livros, os autores deste volume apenas abordaram os temas respeitantes a acções realizadas pela Armada ou com a participação dos seus meios, deixando de fora a descrição e análise de outros acontecimentos que, apesar de muito importantes, não tiveram a participação directa da Armada. Não serão ainda abordadas as matérias tratadas nos outros volumes da colecção que se debruçam sobre o mesmo período cronológico, a saber: *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar; Portos e Comércio Marítimo; Homens, Doutrinas e Organização*.

Uma das grandes dificuldades com que deparámos foi o facto de existirem escassas investigações sobre História Naval relativas aos anos de 1668-1823, e as que existem veicularem a ideia de se tratar de um período de decadência para os povos ibéricos em geral e para os portugueses em particular, referindo apenas como grandes acções a participação da armada portuguesa na Batalha de Matapão (1717) e, quase um século depois, as operações comandadas pelo Marquês de Nisa no Mediterrâneo (1798). Encontrámos igualmente como dados justificativos da tese da decadência da Marinha Portuguesa neste período a captura de dois navios da Armada por corsários do Norte de África no início do século XIX.

A elaboração do volume foi ainda seriamente afectada pela situação pandémica que praticamente correspondeu ao período de feitura deste livro, o que muito dificultou a pesquisa presencial em arquivos e bibliotecas. Pareceu-nos, no entanto, que, tão ou mais importante do que expormos os resultados por nós colhidos em fontes inéditas, era fundamental apresentar também um novo olhar analítico sobre as acções da Marinha Portuguesa recorrendo a documentação já anteriormente dada a conhecer. Assim, uma pesquisa detalhada da *Gazeta de Lisboa* permitiu, por exemplo, perceber que, ao contrário do que é habitualmente referido, o fim das companhias comerciais do Brasil não significou o desaparecimento dos grandes comboios ou das frotas, e que todas elas eram escoltadas por navios da Armada, que podiam chegar a cerca de uma dúzia. Da mesma fonte, em conjugação com algumas já anteriormente publicadas, foi igualmente possível inferir que durante todo o século XVIII a Armada conservou, por vezes ao longo dos 365 dias do ano, meios navais para tentar manter segura a costa de Portugal continental e, de forma mais intermitente, o litoral brasileiro.

Recorrendo a fontes inéditas e a uma nova categorização da documentação analisada foi possível concluir que, afinal, em Portugal, houve classes de navios a partir de meados do século XVIII, e, acima de tudo, perceber por que razão não foi adoptado o sistema de classificação por classes, como sucedeu nos restantes países europeus, algo que sempre levantou muitas questões aos historiadores que têm estudado este período.

Em termos de organização do volume, foi o mesmo dividido em duas partes, por nos parecer que facilitaria a compreensão da obra, em especial porque abrange quatro espaços marítimos – Atlântico Norte, Atlântico Sul, Índico e Mar da China. A primeira tenta dar um enquadramento político, militar e dos meios disponíveis ao longo de todo este período; uma segunda, em que são detalhadas as actividades militares navais da Armada, separadas por áreas e apresentadas de forma cronológica.

Gostariam os autores de agradecer o precioso apoio e orientação dos Professores Doutores João Paulo Oliveira e Costa e Vitor Luís Gaspar Rodrigues (também co-autor da obra), bem como a sua revisão.

Foi, portanto, uma grande honra ter integrado tão importante projeto, e esperamos sinceramente ter contribuído para melhorar o conhecimento da acção da Marinha Portuguesa num período muitas vezes “esquecido”.

O Coordenador do volume

*Augusto António Alves Salgado*

## PARTE I

### 1. A ÉPOCA

#### 1.1. Portugal e a Europa (AS)

Os conflitos europeus que ocorrem durante o período abrangido por esta obra, em particular entre a Paz de Vestefália (1648) e a Revolução Francesa (1789) distinguem-se dos que os antecedem e sucedem, pela forte motivação religiosa dos beligerantes. Simultaneamente, e segundo Francisco Contente Domingues, “a guerra tornou-se num fenômeno mais político e, se quisermos, mais asséptico, no sentido em que os conflitos se tornaram mais curtos no tempo, mais localizados” e, concomitantemente, as componentes militares, incluindo as Marinhas, “se profissionalizaram, na lógica absolutista do exercício do poder”. Nessa perspetiva, não será de estranhar que a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) seja considerada como a máxima expressão de um conflito ao serviço dos interesses comerciais do mercantilismo e das disputas por mercados e colônias, tendo a Inglaterra consolidado a sua presença na Ásia<sup>1</sup>. Esse facto não impediu, todavia, que desde os finais do século XVII o principal teatro de confronto pelo domínio dos espaços geoestratégicos se tivesse deslocado do Índico para o Atlântico.

No caso de Portugal, esta mudança do centro de gravidade do Índico para o Atlântico, deveu-se essencialmente a uma alteração de paradigmas, que levou à gradual substituição do Império Marítimo por um Império Territorial<sup>2</sup>. Esta mudança, é espelhada não apenas na exploração do vasto interior do Brasil mas, também, e como iremos analisar mais à frente, na mudança operada no oriente, ao nível defensivo, dos meios navais para as fortalezas costeiras<sup>3</sup>. Esta alteração esteve, no caso português, intrinsecamente ligada às descobertas de ouro ocorridas no Brasil.

Contudo, no início do século XVIII, Portugal após a Restauração, já sem o poder da marinha, que o tinha colocado entre as potências mundiais, está dependente da Inglaterra e da *Royal Navy* para resistir às pressões continentais da Espanha, muitas das vezes apoiada pela França, a principal potência europeia da época. Apesar dessa posição, e apesar de várias tentativas de se afirmar no mar, a França durante o século XVIII vai perdendo os seus domínios ultramarinos para a Inglaterra, que usava eficazmente a sua supremacia marítima nesse propósito<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> DOMINGUES, Francisco Contente - **Um destino secundário (1668-1820)**, p.345 e pp. 349-350.

<sup>2</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - **História da expansão e do Império Português**, pp.203-204.

<sup>3</sup> CARREIRA, Ernestine - **Globalising Goa (1660-1820)**.

<sup>4</sup> JÚNIOR, A. Cruz - **O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII.**, p.13.

Após a aclamação de D. João IV, e com o início das Guerras da Restauração, Portugal necessitava de fontes de financiamento não só para resistir às incursões espanholas na Península Ibérica, mas também para actuar de forma ofensiva e tentar recuperar os territórios no Brasil, em África e na Índia, que tinha perdido para os neerlandeses durante a dinastia dos Habsburgos. Para o fazer, necessitou de estabelecer alianças suficientemente poderosas que lhe oferecessem algumas garantias contra as investidas de Espanha, o que o levou a estabelecer relações diplomáticas com as potências que se encontravam em conflito com o Império Habsburgo, nomeadamente com a França, os Países-Baixos, a Grã-Bretanha e a Suécia, alcançando assim o reconhecimento internacional da autonomia portuguesa. Na metrópole, a estratégia defensiva surtiu efeito, e os espanhóis sofreram várias derrotas ao longo da fronteira terrestre entre os dois países. No Brasil e em Angola as acções ofensivas portuguesas permitiram a expulsão parcial dos neerlandeses desses territórios. Só após um golpe palaciano, ocorrido em 1662, com o afastamento da Rainha-mãe, D. Luísa de Gusmão, e a nomeação do conde de Castelo Melhor como Primeiro-ministro e ditador de tempo de guerra, com a subsequente alteração radical das alianças internacionais, é que Portugal obtém várias vitórias militares e políticas. Estas vão permitir a Portugal chegar a 1667 exausto, mas em posição de assinar a tão desejada paz com Castela, tão ambicionada por D. João IV, que acabou por ocorrer no início de 1668.

O ano de 1667, marcado pelo afastamento do conde de Castelo Melhor, marca também o regresso de Portugal à esfera de influência inglesa, da qual tinha estado afastado durante os cinco anos anteriores. Foi a partir deste momento, que Portugal considerou que só conseguia manter o seu império colonial com o apoio político e militar britânico. Contudo, o seu estatuto político e militar já não era aquele que tinha usufruído nos séculos anteriores, acabando por ficar na dependência, quase total, dos interesses ingleses, embora conseguindo só intervir, internacionalmente, quando os seus territórios eram directamente ameaçados. Em termos económicos, a situação ainda era mais gravosa, pois o país exportava as matérias-primas das suas colónias e importava os produtos manufaturados de Inglaterra.

Entretanto, na Ásia, as acções contra o Estado da Índia por parte das outras nações europeias, que no velho continente haviam apoiado Portugal contra os espanhóis, acabaram por reduzir drasticamente a sua presença na zona. Com vista a colmatar a diminuição das receitas do Estado da Índia, o reino português vai virar-se cada vez mais para o Brasil<sup>5</sup>. A importância do Brasil vinha crescendo paulatinamente, através do aumento do comércio do açúcar, tabaco e madeiras exóticas, desde o início do século XVII<sup>6</sup>. Contudo, desde os finais desse mesmo século que a descoberta de importantes minas de ouro e de pedras preciosas na colónia do Brasil, sobretudo em Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais,

<sup>5</sup> SERRÃO, J.V. - *O quadro económico: Configurações estruturais e tendências de evolução*, p. 98.

<sup>6</sup> MAURO, F. - *Portugal Brasil e o Atlântico.1570-1670*. Vol. 2, pp.238-240.

levaram ao aumento da importância desta colónia, relativamente ao Estado da Índia. A primeira referência a ouro nos navios das frotas anuais vindas do Brasil surge em 1697 e, a última a 1766, ano em que estas foram, pela primeira vez, extintas. Grosso modo, estes eventos acabam por serem quase coincidentes com o reinado absolutista de D. João V.

Foi com esse ouro que os monarcas portugueses conseguiram financiar as suas políticas nacionais e internacionais, assim como importar bens luxuosos de todo o mundo. Contudo, a assinatura do Tratado de Methuen, em 1703, levou a que este “impulso dinâmico” da economia colonial portuguesa, e a riqueza obtida pela mineração ficasse, durante grande parte do século XVIII, sob hegemonia inglesa<sup>7</sup>. Não por acaso, dez anos depois os portugueses queixavam-se que este e outros tratados realizados também com os neerlandeses, apesar de garantirem reciprocidade no comércio, não eram cumpridos por estas nações. Com efeito, esses países não permitiam que os portugueses comerciassem directamente nas suas conquistas, sendo que os neerlandeses nem sequer lhes permitiam navegar e, muito menos, comercializar na zona da Costa da Mina<sup>8</sup>.

Entretanto, com o país ainda a tentar recuperar economicamente da guerra com Espanha e completamente dependente do comércio colonial, Portugal procurou não se envolver na Guerra da Sucessão de Espanha (1701-1714), resultante da morte de Carlos II, o último monarca da casa de Habsburgo, que faleceu sem herdeiros em 1700. A possível ligação familiar entre as duas maiores potências continentais europeias da época, França e a Espanha, levaram a que outros países europeus, encabeçados pela Inglaterra, Países-Baixos e a Áustria, se coligassem para impedir esta solução. Esta coligação propôs que o trono espanhol fosse ocupado pelo arquiduque Carlos da Áustria, em vez do duque de Anjou, sobrinho-neto de Luís XIV, com o título de Filipe V. Inicialmente o monarca português reconheceu Filipe V, e colocou-se do lado das potências continentais, sendo recompensado com o tratado que assinou a 18 de Junho de 1701, que reconhecia a Colónia de Sacramento como portuguesa.

Contudo, sob pressão britânica, e no seguimento de várias derrotas sofridas pelos franceses, Portugal, cerca de um ano depois, declarou a neutralidade e, a 16 de Maio de 1702, entrou na guerra ao lado da “Grande Aliança”. No âmbito do novo tratado estabelecido com esta coligação, o arquiduque Carlos comprometia-se, em caso de vitória, não só a entregar a Portugal várias zonas das províncias galegas e estremenhais<sup>9</sup>, incluindo algumas cidades fronteiriças espanholas, nomeadamente Badajoz e Vigo, mas também

<sup>7</sup> MENEZES, Sezinando Luiz; COSTA, Célio Juvenal da - **Considerações em torno da origem de uma verdade historiográfica: o Tratado de Methuen (1703), a destruição da produção manufatureira em Portugal, e o ouro do Brasil**, pp. 199-209.

<sup>8</sup> RAU, Virginia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da - **Os manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil**, vol. 2., p.202.

<sup>9</sup> MARTINEZ, Pedro Soares - **História diplomática de Portugal**, p.178.

a confirmar o direito de Portugal aos territórios situados a Norte do rio da Prata<sup>10</sup>. Deste modo, D. Pedro II garantia a continuidade do comércio marítimo português, assim como a necessária protecção de Inglaterra contra a hegemonia espanhola. Contudo, os ingleses terão interpretado de forma mais ampla esta liberdade, pois em 1710 a Coroa era informada que os ingleses estavam a enviar navios para a América portuguesa, largando depois esses navios carregados com açúcar, ouro e tabaco, directamente para a Europa. Essa actividade, em última análise, colocava em risco a própria posse do Brasil pelos portugueses<sup>11</sup>. Dois anos depois, em Agosto de 1712, quando já se falava da possibilidade de serem estabelecidas tréguas neste conflito, chegou a haver o receio de que a força inglesa prevista para escoltar um comboio português até ao Brasil, pudesse regressar a Inglaterra durante a viagem, abandonando a protecção dos navios portugueses. Em Lisboa, o sentimento que corria era que “à rainha de Inglaterra importava menos defender a nossa frota do que dar uma batalha aos franceses”<sup>12</sup>.

Apesar das vitórias da Grande Aliança, inclusivamente da conquista de Madrid, esta acaba por ser derrotada. A paz assinada em Utrecht, em 1713, agora já com D. João V no trono português, poucas ou nenhuma vantagens trouxe a Portugal, tendo, mais uma vez, o tesouro público tido ficado completamente exaurido, o que, naturalmente, se refletia no estado lastimoso em que se encontrava o Exército e a Marinha. As únicas vantagens foram obtidas no Brasil, com a restituição da Colónia de Sacramento, na foz do rio da Prata, e ao norte do Brasil, com o reconhecimento pelo rei de França da posse por Portugal da zona do Cabo Norte, entre a foz do Amazonas e o rio Vicente Pisão<sup>13</sup>.

Em termos navais, para além do apoio logístico que os portos nacionais deram às forças navais da Aliança, nomeadamente à *Royal Navy*, a principal acção da Marinha portuguesa neste conflito foi o apoio que prestou na libertação do cerco que espanhóis e franceses tinham estabelecido a Gibraltar, conquistada pelos ingleses no ano anterior<sup>14</sup>.

Será a partir deste momento, e à semelhança do que ocorreu em 1415, quando D. João I se fez ao mar e conquistou Ceuta, que a fronteira terrestre peninsular, que separa Portugal de Espanha, volta a marcar a linha de separação entre as potências navais e as continentais. Neste momento, mas agora sem o “peso” que teve no período de apogeu da época dos Descobrimentos, Portugal irá ser utilizado pelos ingleses como “peão” no xadrez europeu, preso pela necessidade de manter as suas ligações oceânicas com o seu império.

As riquezas provenientes do Brasil, nomeadamente o ouro, a produção de carne, de óleo de baleia e de tabaco, eram tais, que, mesmo com uma economia nacional

<sup>10</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **A Marinha no reinado de D. João V**, pp.12-13.

<sup>11</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al], *ibidem*, pp.237-238.

<sup>12</sup> RAU, Virgínia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da, *op.cit.*, pp.102-103.

<sup>13</sup> BORGES, João Vieira - **Conquista de Madrid. 1706**.

<sup>14</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da, *op.cit.*, p.15.

empobrecida, permitiram a D. João V criar um regime absolutista. Criou-se a ilusão que o ouro tudo comprava, incluindo a escolta dos navios vindos do Brasil, que tinham de ser comboiados por navios de guerra estrangeiros<sup>15</sup>. Um testemunho de um genovês, Pietro Francesco Viganego, de 1713, refere que a coroa portuguesa só teria sete navios e, em breve, dois deles seguiriam para a Índia. No entanto, nesse mesmo ano terá sido dado início a um programa de construção naval e de aquisição de novos meios para a Marinha, incluindo a compra de quatro navios aos Países-Baixos, pois em 1730 Portugal já teria entre 15 a 20 navios, armados com 50 a 90 peças<sup>16</sup>. Em termos de operações navais, a única acção naval de algum renome, foi o apoio que D. João V deu às forças cristãs, em resposta a um apelo do Papa, contra as forças turcas. Neste episódio, ocorrido em 1717, a força portuguesa teve um papel crucial na célebre batalha do Cabo de Matapão<sup>17</sup>.

Contudo, para além dessa breve intervenção internacional nos anos de 1716 e 1717, D. João V manteve-se firmemente neutro nas guerras contemporâneas ocorridas durante o seu reinado. Nomeadamente, permaneceu afastado das alianças criadas contra Filipe V de Espanha e, também, da Guerra de Sucessão da Polónia (1733-1738), que envolveu quase todas as nações europeias da época. Simultaneamente, o monarca lusitano tentou que Portugal alcançasse uma paridade diplomática internacional, que já tinha perdido há muito tempo. Essa paridade internacional foi conseguida junto do Papado, que colocou o agora “Fidelíssimo” rei de Portugal, em plano de igualdade com “Sua majestade Católica” de Espanha e o “Cristianíssimo” rei de França. No entanto, D. João V já se tinha apercebido que o país devia manter-se afastado dos perigosos e distantes assuntos da Europa continental, pois não tinha qualquer vantagem em envolver-se nos conflitos da Europa continental<sup>18</sup>. Segundo alguns autores, apesar das várias tentativas realizadas por Londres e por Paris, o brilho das suas embaixadas e o talento dos seus embaixadores”, contribuíram, decisivamente para esse desiderato, permitindo que Portugal alcançasse prosperidade económica e cultural, apesar de essa prosperidade económica se concentrar nas mãos de Inglaterra. Em simultâneo, garantiu a paz na Península Ibérica, através de casamentos entre as duas casas reais, mas evitando sempre qualquer compromisso bélico. Já perto do final do reinado de D. João V, e em termos internacionais, Portugal não só conseguiu evitar envolver-se na Sucessão da Polónia, como serviu de mediador na guerra da Sucessão Austríaca (1744-1748).

A morte de vários dos principais conselheiros do monarca português e o seu estado débil, em especial nos últimos cinco anos de vida, levaram a um decréscimo da capacidade diplomática de Portugal na Europa. Por razões desconhecidas, o próprio D. João V não

<sup>15</sup> RIBEIRO, António Silva - **Organização Superior de Defesa Nacional**, p.36.

<sup>16</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da, *op.cit.*

<sup>17</sup> Ver mais à frente nesta obra.

<sup>18</sup> CRUZ, Miguel Dantas da - **A neutralidade portuguesa na Europa da Revolução (1792-1807)**, pp.17-19

preparou novos elementos para prosseguirem com a sua bem sucedida actividade diplomática, nem este preparou o seu próprio filho, futuro D. José, para essas funções<sup>19</sup>.

Contudo, a paz vai reinar apenas durante pouco tempo e, em 1755, inicia-se a guerra dos Sete Anos (1755-1763), que vai opor, mais uma vez, a Inglaterra às tentativas de hegemonia da França e da Espanha, no continente europeu. Face ao impasse que se fazia sentir na Europa, a área tradicional de conflito foi alargada para o mar, em particular para o Oceano Atlântico, mas também ao Índico e, em terra, ao continente norte americano. Neste conflito, à Inglaterra interessava que Portugal se mantivesse neutral, principalmente para não perder os vastos interesses económicos com o nosso país, enquanto a França e a Espanha estavam convencidas que, atacando Portugal, não só enfraqueceriam a Inglaterra, como, em caso de vitória, poderiam dividir entre si o império português. Esta divisão dos domínios portugueses permitiria, segundo estes, compensar as perdas que tinham sofrido às mãos dos ingleses.

Não é, pois, de estranhar que Portugal, que tinha como objectivos principais a defesa da metrópole e das colónias, e manter abertas as rotas marítimas que as interligavam, tivesse contado com a continuação do apoio inglês, sendo este suportado pelo já mencionado tratado de Methuen (1703). Foi neste âmbito que Londres enviou a Lisboa, em 1735, uma forte esquadra britânica, por ocasião do corte de relações entre Lisboa e Madrid<sup>20</sup>. Curiosamente, importa referir, que já nos anos 20 do século XVIII a *Gazeta de Lisboa* fazia diversas referências à entrada de vários navios de guerra ingleses em rota de ou para o Reino Unido. Ou seja, Lisboa era já um porto amplamente utilizado pela *Royal Navy*.

Porém, com as riquezas provenientes do Brasil a diminuírem de forma progressiva, D. José I, no poder desde 1750, e sob a “batuta” do Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, viu-se obrigado a resolver o problema estrutural da economia portuguesa, a falta de riqueza interna. Entre as áreas que mais tinham sofrido anteriormente, encontrava-se o Exército, cujos soldados eram habitualmente vistos a pedir esmola nas ruas de Lisboa, e a própria Marinha. Efectivamente, segundo um testemunho de um viajante estrangeiro esta encontrava-se, “*em muito mau estado; cinco ou seis navios desamparados e outras tantas fragatas, sem marinheiros, sem oficiais, constituem as forças navais.*”<sup>21</sup> O estado lastimoso da Marinha e do país, incluindo as fortificações costeiras na zona do Algarve, após o terrível terramoto de 1755, levam ao triste episódio conhecido como a batalha de Lagos, ocorrida em 1759, em que os ingleses demonstram, mais uma vez, não ter a menor consideração pela nossa soberania. Neste episódio, que originou um veemente protesto por parte do futuro Marquês de Pombal, vários navios franceses, vindos de Toulon e que tentavam juntar-se a uma outra esquadra

<sup>19</sup> MARTINEZ, Pedro Soares, *ibidem*, pp.183 a 192.

<sup>20</sup> CRUZ, Miguel Dantas da, *ibidem*, pp.19-21.

<sup>21</sup> DUMOURIEZ, Charles - **O reino de Portugal em 1766**, pp.143-144.

que se encontrava em Brest, tentaram refugiar-se em águas portuguesas, e colocar-se sob a protecção das fortalezas disseminadas pela costa. Infelizmente, devido ao já mencionado terramoto, estas encontravam-se, na sua grande maioria, em estado de ruína, pelo que às tripulações do navio almirante *L'Ocean* e ao *Redoutable*, nada mais restou a não ser incendiarem os próprios navios, evitando que fossem capturados, como aconteceu com os restantes navios franceses. Apesar das boas relações com a Inglaterra, esta falta de respeito pela soberania portuguesa, levou o Marquês de Pombal a enviar uma nota de protesto ao governo britânico<sup>22</sup>.

Os anos seguintes ficaram marcados por um conflito muito “desorganizado” de ambas as partes, que incluiu, principalmente, movimentações e pequenos confrontos nas zonas fronteiriças. Em termos militares, foi importante a vinda do conde de Lippe, que reorganizou o exército português, mas, em termos políticos, a participação de Portugal neste conflito saldou-se, mais uma vez, num fracasso. Inclusivamente, nem sequer foi convidado a integrar as negociações de paz, nem foi signatário do tratado de Fontainebleau, celebrado a 3 de Novembro de 1762 e que marcou o final da guerra. Por sua vez, a Inglaterra obteve vários domínios ultramarinos pertencentes à Espanha, nomeadamente a Flórida, em troca da devolução de Havana e das Filipinas e, da França, conseguiu o Canadá e possessões na Ásia<sup>23</sup>.

Após este conflito, o estado débil de Portugal levou a que no ano de 1764 tivesse sido abandonada a última praça do litoral africano, a fortaleza de Mazagão, missão reabilitada por uma força naval portuguesa, comandada por Bernardo Ramires Esquível<sup>24</sup>. Na América do Sul, persistia a fricção entre Lisboa e Madrid sobre os territórios a Sul do Brasil, situação que só ficou resolvida em 1777, com a assinatura do tratado de Santo Ildefonso, em que Portugal recuperou a ilha de Santa Catarina e todo o rio Grande do Sul, a troco da Colónia de Sacramento, para além das ilhas de Fernando Pó e Ano Bom<sup>25</sup>. Menos de um ano depois da assinatura do referido tratado, D. Maria I rubricou o Tratado de Paz e Amizade, também conhecido como o Tratado do Prado, novamente com a vizinha Espanha, no âmbito de uma “política de boa vizinhança”, o que permitiu a Portugal ganhar alguma “autonomia” relativamente à Grã-Bretanha e, simultaneamente, assegurar a paz com Espanha<sup>26</sup>.

Contudo, foi a partir de 1777, já no reinado de D. Maria I e, com a nomeação de Martinho de Melo e Castro como ministro da Marinha e Domínios Ultramarinos, que a Marinha portuguesa iniciou a sua recuperação. Este recrudescer da Marinha portuguesa foi fundamental para a defesa dos interesses nacionais, pois neste final do século XVIII, a Inglaterra viu-se

<sup>22</sup> ALVES, Francisco J. S. - **O Itinerário Arqueológico Subaquático do Océan**, pp. 455-467; FONSECA, Henrique Alexandre da - **A batalha naval de Lagos e a neutralidade portuguesa na Guerra dos Sete Anos**, pp.83-89.

<sup>23</sup> MARTINEZ, Pedro Soares, *ibidem*, pp.200-201.

<sup>24</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **Os Esquiveis, notáveis ofícias da Armada**, p.114.

<sup>25</sup> MARTINEZ, Pedro Soares, *ibidem*, pp.202-202.

<sup>26</sup> CRUZ, Miguel Dantas da, *op. cit.*, pp.22-23.

envolvida em vários conflitos, nomeadamente na Guerra de Independência dos Estados Unidos (1763-1786), o que absorvia muitos dos seus recursos navais. A neutralidade de Portugal neste conflito também foi conseguida através da aproximação entre os dois reinos ibéricos, reforçada com os casamentos realizados em 1785 entre as casas reais ibéricas<sup>27</sup>.

Apesar desta política de neutralidade praticada pela monarca portuguesa, semelhante à de D. João V, em Outubro de 1780 terá sido aprontada em Lisboa uma força composta por nove naus e três fragatas com o objectivo de auxiliar a Inglaterra contra a França. Por razões desconhecidas, esta força acabou por nunca largar da capital do reino<sup>28</sup>. Ainda no âmbito da política de aproximação ao país vizinho, Portugal enviou, quatro anos depois, uma esquadra composta por duas naus e duas fragatas, com o desiderato de auxiliar os espanhóis no ataque que iam realizar contra o porto de Argel, um verdadeiro “ninho” de piratas e corsários. Apesar da força conjunta não ter alcançado o objectivo pretendido, o desempenho da esquadra portuguesa foi bom, regressando todos os navios a Lisboa, apenas com algumas baixas<sup>29</sup>.

A emancipação das colónias inglesas da América do Norte e o posterior terramoto político/militar da Revolução Francesa vão ter um grande impacto no velho continente, provocando uma aliança de todas as restantes monarquias contra o governo resultante desta revolta popular. Neste final do século XVIII, a França vai alcançar uma posição de potência hegemónica continental, enquanto no mar, esse papel recaia sobre a Inglaterra, que desde os meados desse século vinha a labutar para esse fim<sup>30</sup>. Este seu objectivo foi facilitado porque, apesar de a França se apresentar, neste final do século, com uma importante capacidade naval em termos de meios materiais, como a maioria dos oficiais eram de origem nobre, estes tinham sido destituídos ou mesmo guilhotinados. Sem possuir uma capacidade que lhe permitisse defrontar numa batalha “clássica” a poderosa *Royal Navy*, e sem capacidade de comando, a marinha francesa apenas foi capaz de perturbar, seriamente, o comércio marítimo inglês, fundamental para a economia britânica.

Como é comummente conhecido, foi a morte de Luís XVI (1774-1793), nos inícios de 1793, que levou a Inglaterra e os Países-Baixos a declararem guerra à França republicana. Já a Espanha considerou não só o macabro episódio como uma declaração de guerra, mas também, como o fim do entendimento “familiar” entre as duas Coroas. No âmbito do já mencionado Tratado do Prado, assinado com a Espanha em 1778, Portugal acabou por enviar em 1794 cerca de 6.000 soldados para a Catalunha, tendo deste modo participado activamente na Campanha do Rossilhão. Ou seja, Portugal viu-se forçado, novamente por via dos tratados assinados anteriormente, inclusivamente o da Tripla Aliança contra

<sup>27</sup> MARTINEZ, Pedro Soares, *ibidem*, pp.205-202.

<sup>28</sup> Suplemento da *Gazeta de Lisboa*, 4 Novembro 1780.

<sup>29</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da, *op. cit.*, pp.115-116.

<sup>30</sup> JÚNIOR, A. Cruz, *ibidem*, pp.14-15.

a França, assinado em 1793, a abandonar a sua política de neutralidade relativamente aos conflitos europeus. Para agravar ainda mais a situação, não obstante a campanha ter tido um início promissor, as forças aliadas foram derrotadas pelos franceses, tendo no ano seguinte a Espanha assinado um tratado separado com a França, o Tratado de Basileia. As forças portuguesas acabaram por conseguir regressar ao país por via marítima, onde a ameaça da ainda forte armada francesa era uma realidade.

Essa presença fazia-se sentir também não só através do continuado interesse pelo território brasileiro, como também, dos ataques de corsários franceses contra os interesses marítimos portugueses, cuja frequência aumentou, como mostraremos mais à frente neste estudo. Apesar dessas ameaças, Portugal enviou, em 1793, duas fortes armadas para operar no Canal da Mancha em conjunto com a *Royal Navy*, e outra no ano seguinte. Os verdadeiros objectivos do envio destas duas forças não são claros, embora uma das razões pudesse ser a protecção do comércio português no Norte da Europa contra os corsários franceses, para além das naturais razões de afirmação política. A primeira força, curiosamente, é enviada ainda antes da ratificação final do acordo com a Inglaterra e, por razões que abordaremos mais à frente, foi um fracasso. Já os oito navios portugueses enviados em 1794 tiveram um resultado completamente oposto, tendo regressado a Lisboa no início de 1795<sup>31</sup>.

Entretanto, a pressão francesa e espanhola sobre Portugal, em particular após a assinatura do Tratado de Santo Ildefonso, de 1796, aumentou. Estando sem outras opções, o Príncipe Regente D. João, no Verão de 1797, após vários anos de iniciativas diplomáticas, acabou por assinar um tratado “secreto” de paz com a França. Este tratado, apesar de permitir a Portugal manter a neutralidade, obrigava ao pagamento, durante três anos, de uma indemnização de guerra de 10 milhões de francos, impunha novas normas relativas ao comércio de tecidos de lã e definia novas delimitações no norte do Brasil<sup>32</sup>.

No mar, apesar das negociações ainda decorrerem, os navios portugueses continuavam a apoiar, embora de forma discreta, a *Royal Navy*. Até porque neste final de século a Marinha de guerra portuguesa, em termos europeus, já contava com um número interessante de navios<sup>33</sup>. Apesar dessas pressões exercidas pela França e pela Espanha, os Ingleses conseguiram evitar que Portugal saísse da esfera inglesa, conseguindo, inclusivamente, que Portugal enviasse uma força naval para o Mediterrâneo. Esta força, comandada pelo Marquês de Nisa, vai apoiar, entre 1798 e 1800, o célebre almirante Nelson na luta contra os interesses franceses. Como seria de esperar, esta presença naval acabou por agravar as relações com a Napoleão, e levou a que o país fosse alvo de uma invasão terrestre, no âmbito da célebre Guerra das Laranjas, em 1801. Será neste conflito que

<sup>31</sup> CRUZ, Miguel Dantas da, *op. cit.*, pp.25-26.

<sup>32</sup> RIBEIRO, António Silva, *op. cit.*, p.48.

<sup>33</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Decadência e ressurgimento da Marinha**, p.404.

Portugal irá perder a vila de Olivença. Esta derrota fez com que Napoleão tentasse impor a assinatura de um novo tratado de paz, agora com condições ainda mais duras, tendo D. João V conseguido, mais uma vez, protelar a sua execução. Entre as imposições colocadas por França estava o fecho dos portos nacionais à Inglaterra e a sua abertura às marinhas francesas e espanholas, o que seria, naturalmente, do desagrado de Inglaterra. De forma a pressionar Lisboa, a Inglaterra invadiu a ilha da Madeira em 1801, mantendo-se na ilha, desta vez, apenas durante cerca de um ano<sup>34</sup>.

A situação voltou a agravar-se após a vitória na batalha de Trafalgar, quando os ingleses impuseram o bloqueio marítimo à França, colocando, mais uma vez, Portugal na fronteira entre as duas facções. Decretado em Maio de 1806 pela Inglaterra o bloqueio aos portos franceses, Napoleão respondeu em Novembro, após as vitórias de Iena e Auerstadt, com o Bloqueio Continental. Quando em Janeiro de 1807 a Grã-Bretanha proibiu aos países neutrais o comércio com a França, Portugal ficou num complicado dilema: se ficasse do lado da França, arriscava-se a perder o Império, se ficasse do lado da Inglaterra, podia ser novamente invadido a partir de Espanha.

A derrota da Rússia nesse mesmo Verão e a subsequente assinatura da Paz de Tilsit, que incluía também a Prússia, permitiu à França reforçar o Bloqueio Continental, pelo que Napoleão avisou Portugal, e também a Dinamarca, que deviam fechar os seus portos à Grã-Bretanha. Curiosamente, a Dinamarca estava numa situação muito semelhante a Portugal não só em termos de posicionamento político, mas também da importância da sua esquadra, uma vez que, em termos europeus, ambos os países tinham meios navais que, apesar de não poderem fazer frente à poderosa *Royal Navy*, poderiam perturbar, seriamente, as rotas marítimas britânicas. Por esta razão, de imediato Nelson atacou Copenhaga e capturou grande parte da frota dinamarquesa. Portugal ficava assim “avisado” do que lhe poderia acontecer.

Em Agosto desse ano, Napoleão envia um ultimato a Lisboa para que também encerrasse os seus portos aos ingleses. Apesar das tentativas do Príncipe Regente, futuro D. João VI, em mostrar que estava a actuar de acordo com as orientações de Paris, em Outubro de 1807 Napoleão deu ordens para que um efectivo de cerca de 20 000 homens, sob o comando do célebre general francês Jean-Andoche Junot, o *L'Armee du Portugal*, atravessasse os Pirenéus, tendo a França declarado guerra a Portugal a 23 de Outubro. A rota escolhida é pouco comum, seguindo a força invasora por Salamanca, de modo a manter-se sempre na margem Norte do Tejo. Após atravessarem a Espanha, a 20 de Novembro, cruzaram a fronteira portuguesa, na zona de Segura, na zona de Idanha-a-Nova<sup>35</sup>.

Entretanto, em Lisboa, desde meados de 1807 que a maioria dos navios da armada portuguesa se concentravam na capital, na expectativa da retirada da Casa Real para o

<sup>34</sup> RIBEIRO, António Silva, *op. cit.*, pp.51-52.

<sup>35</sup> TELO, António - **A transferência da capital e da corte para o Brasil (1807-1808)**, pp.304-306.

Brasil, face à impossibilidade de a Madeira ter capacidade de a acolher. Apesar do embarque da Corte ter sido realizado no último momento, a preparação da esquadra já estava a ser realizada com alguma antecedência. As sucessivas manobras políticas para evitar a invasão de Portugal, quer pelos ingleses, quer pelos franceses, deu mais tempo para a preparação da força naval que acabaria por transportar não só o príncipe D. João, mas também toda a Corte e várias das instituições do reino, nomeadamente a Escola Naval e a sua biblioteca.

Apesar do ministro britânico em Lisboa, Lord Percy Smythe, 6º Visconde de Strangford, ter pressionado, desde Setembro desse mesmo ano, para que a corte embarcasse para o Brasil, esta ia fazendo múltiplas concessões e cedências à França, ao mesmo tempo que garantia a Inglaterra não só que a corte iria para o Brasil, como os portos deste território seriam abertos directamente ao comércio inglês, concessões essas feitas em troca do apoio da *Royal Navy*.

Como refere António Telo, o objectivo era ganhar tempo, pois não só permitiria aprontar mais navios, como mais pessoas e bens poderiam embarcar e, eventualmente, a chegada do Inverno poderia mesmo adiar a muito provável invasão francesa para o ano seguinte.

No mar, enquanto a força francesa invasora se aproxima da fronteira terrestre portuguesa, Londres posiciona na foz do Tejo uma armada com nove navios-de-linha, comandada pelo almirante Sir William Sidney Smith. Esta força tinha três missões: controlar uma esquadra russa que entrou nesse final do ano em Lisboa; pressionar a retirada da corte para o Brasil e, caso esta não o fizesse, garantir, pelo menos, que a esquadra lusitana não cairia nas mãos dos franceses.

Entretanto, no dia 12 de Novembro, o exército de Junot parte de Salamanca e entra em Portugal sete dias depois. Só ao ter conhecimento da entrada dos franceses em Portugal é que o Príncipe Regente D. João dá ordem de embarque nos navios que aguardam no Tejo, onde muitos dos grandes volumes já se encontram a bordo, mas não todos. Nos dias seguintes testemunhas referem ter-se vivido uma imensa confusão na zona ribeirinha de Lisboa, com milhares de pessoas a tentar embarcar, enquanto os comandantes dos navios tentam terminar o apetrechamento dos respectivos navios. Será finalmente a 27 de Novembro que a restante família real embarca separadamente nos navios atribuídos, de modo a evitar que alguma tragédia dizimasse toda a Casa de Bragança<sup>36</sup>.

Assim e, apesar de não ter tido a oposição militar por parte das forças portuguesas, a força avançada de Junot só entra a Lisboa aos primeiros alvores do dia 30 de Novembro, mas sem conseguir dois dos seus importantes objectivos: aprisionar a família real portuguesa e capturar a esquadra lusitana. Em Lisboa, ficaram apenas os navios sem capacidade de se fazerem ao mar, seguindo todos os restantes rumo às terras do Brasil, onde só

---

<sup>36</sup> TELO, António, *op. cit.*, pp.305-306.

chegaram em Janeiro de 1808. Lisboa e o país, divididos entre os apoiantes dos ideais da Revolução Francesa e os absolutistas, ficavam assim nas mãos dos franceses, que a 13 de Dezembro de 1807 içaram no Castelo de S. Jorge a bandeira tricolor.

No mar, e conforme veremos mais à frente nesta obra, as duas esquadras navegam com grande dificuldade num Atlântico tempestuoso em direcção a terras brasileiras, com os navios portugueses em mau estado, apesar dos esforços tidos no seu aprontamento e, acima de tudo, completamente sobrelotados. Iniciava-se assim o caminho descendente da Marinha Portuguesa, que vai perder o seu protagonismo e o peso que tinha em termos nacionais e internacionais.

Talvez por essa razão e porque, apesar da importância histórica que as invasões francesas têm na História de Portugal, importa olhar para duas questões que consideramos chaves, pois elas vão ser cruciais para o futuro da Marinha portuguesa. A primeira é a estratégia de intervenção inglesa utilizada neste conflito contra a França, que vai tornar Portugal e a Península Ibérica no principal teatro de operações de Inglaterra. Esta estratégia vai marcar, inclusivamente, até aos dias de hoje, o equilíbrio entre os diversos ramos das forças armadas portuguesas.

Efectivamente, no início do século XIX a Grã-Bretanha não possuía um exército numeroso. Por esta razão, escolheu colocar um pequeno número de homens num teatro de operações periférico e secundário, mas com o qual tinha boas comunicações por mar, enquanto o inimigo tinha péssimas comunicações por terra<sup>37</sup>. Neste cenário, a Inglaterra vai desgastar, durante vários anos, o imenso poder das forças napoleónicas e, simultaneamente, incentivar a resistência europeia à hegemonia continental francesa. Adicionalmente, a derrota da esquadra franco-espanhola em Trafalgar, em 1805, vai garantir que a Inglaterra utilize livremente os portos portugueses para reabastecer as suas forças e as dos seus aliados – portugueses e espanhóis. Esses abastecimentos, enviados para o ponto mais afastado da Europa, serviram para armar as forças regulares, como também as forças irregulares, que dificultaram, ainda mais, os movimentos por terra dos franceses.

Relativamente à ida para o Brasil da Corte, esta decisão tem gerado grande controvérsia, pois se para uns foi uma “retirada”, segundo outros tratou-se de uma “fuga”. A verdade é que foi uma acção nunca antes realizada, ou mesmo depois, pois não foi apenas a família real que abandonou Portugal, mas toda uma corte e os principais órgãos centrais de um reino europeu que se mudaram para uma colónia. Esta mudança física permitiu ao país continuar a “funcionar” independentemente, algo que não ocorreu em qualquer das outras nações europeias, incluindo a vizinha Espanha. Noutras épocas, como por exemplo, durante a 2<sup>a</sup> Guerra Mundial, foram vários os monarcas e, por vezes, alguns membros dos governos europeus que saíram dos seus países para não caírem nas mãos de

<sup>37</sup> TELO, António - *A Península nas guerras globais de 1792-1815*, pp.310-311.

uma Alemanha Nazi, mas nunca ocorreu uma transferência completa da corte e de todas as suas instituições.

António Telo realça, em termos comparativos, que apesar do alvo principal ser Portugal, a entrada das forças francesas no território espanhol, levou à captura da família real desse reino e ao caos e à ruína do país, com o desaparecimento do poder central. Este vazio, criou o caos em grande parte do território peninsular. Ou seja, Espanha ficou numa posição ainda pior que Portugal. Contudo, estas mudanças tiveram consequências para Portugal e, naturalmente, para o Brasil, em especial porque prepararam esta colónia para a sua independência a curto prazo.

A primeira consequência negativa foi em termos financeiros, com o fim da obrigatoriedade da passagem dos bens da colónia por Portugal continental, permitindo, deste modo, a ligação directa entre o Brasil e a Inglaterra. Esta medida vai dar início à “crise financeira” crónica que o país viveu desde essa altura, apenas interrompida durante uns breves anos durante a 2<sup>a</sup> Guerra Mundial. Por outro lado, vai ocorrer o declínio definitivo da Marinha portuguesa. Efectivamente, e porque, em termos militares, a Inglaterra não precisava da Marinha de Portugal, pois a *Royal Navy* dominava os mares, os britânicos vão aumentar a importância do Exército português, em especial em termos de quantitativos, pois apenas este era necessário para a sua estratégia contra Napoleão. Assim, a Inglaterra vai pagar e sustentar o Exército, enquanto a Marinha se vai degradando, com raras excepções, no Brasil<sup>38</sup>.

No que respeita ao relacionamento, nem sempre fácil com o Norte de África, são realizadas duas tentativas, em 1803 e 1806, de resgatar de Argel os cativos dos navios portugueses que se encontravam na cidade, principalmente as guarnições do bergantim *Lebre Pequeno* (1799) e da fragata *Cisne* (1802). Contudo, só em 1810 é que foi possível negociar um Tratado de Trégua e Resgate, que teve de ser dividido em três fases, face às dificuldades financeiras que Portugal atravessava na época. Três anos depois, foi finalmente assinado o “Tratado de Paz e Amizade Entre Sua Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal e o Bei e Regência de Argel”<sup>39</sup>. Estes tratados não foram, no entanto, os primeiros que Portugal estabeleceu com as cidades-estado do Norte de África com o objectivo de minorar as actividades predadoras dos célebres corsários que operaram também no Atlântico. Assim, em conformidade com os momentos áureos de cada uma das cidades, Lisboa estabeleceu com Marrocos dois tratados, um em 1769 e outro em 1774; com Trípoli um, em 1799; com Túnis, três, em 1799, 1818 e 1819 e com Argel outros três, em 1793, 1810 e em 1812<sup>40</sup>.

Nos anos que se seguiram, a Marinha, quase toda no Brasil e no Estado da Índia, acabou por desempenhar um papel menor no que ficou para a História como a Guerra

<sup>38</sup> TELO, António, *op. cit.*, p.306 e pp. 308-313.

<sup>39</sup> CABRITA, Luís Filipe Xavier - *Os cativos em Argel da Marinha Real Portuguesa (1799-1812)*, pp.145-147.

<sup>40</sup> PEDROSA, Fernando Gomes - *La législation Portugaise au sujet des corsaires (1780-1830)*, pp.294-296.

Peninsular, voltando apenas a ganhar algum protagonismo durante a Guerra Civil que se seguiu à revolução liberal de 1820. Quando D. João VI retorna ao reino, em 1821, apenas regressam com o monarca quatro navios da Armada. Em termos totais, a Marinha de guerra tinha em 1821 menos navios, em particular navios-de-linha (ou seja, naus, na designação nacional), mas tinha aumentado em termos de meios humanos, que quase tinha triplicado em número, tendo o tesouro real grande dificuldade em suportar esta situação<sup>41</sup>.

Para finalizar, importa ter em consideração as duas questões colocadas por dois historiadores espanhóis no seu livro sobre Trafalgar<sup>42</sup>:

- Seria realmente necessário atacar Portugal para cumprir o bloqueio continental?
- Tinha assim tanta importância o desacordo de uma coroa periférica, situada no extremo da Europa, para arriscar todo o plano contra a Inglaterra?

Tendo em conta que muitos historiadores fazem referência à “úlcera Ibérica”, que contribuiu para a queda do imperador francês, julgamos que estas questões são muito pertinentes, mas para elas também não temos resposta.

Já relativamente a Inglaterra, e à semelhança de Moreira Silva, discordamos de Cruz Júnior, quando este afirma que Portugal não tinha qualquer interesse estratégico para os britânicos. Contudo, e conforme aponta António Telo<sup>43</sup>, não é uma questão apenas de posição estratégica, resultante do facto de o país estar situado entre o Atlântico e o Mediterrâneo, pois, neste caso os ingleses já tinham Gibraltar. Mas, no que se refere ao território de Portugal continental, este era importante para os ingleses porque podiam, com o domínio do mar que possuíam, apoiar as acções de levantamento popular/guerrilha em toda a Península Ibérica, mantendo, em simultâneo, as suas forças abastecidas a partir dos portos portugueses. Este apoio logístico era algo que os franceses não conseguiam devido à péssima rede viária terrestre e ao clima de insegurança criado pelas guerrilhas. Simultaneamente, o território peninsular não permitia o abastecimento de grandes formações militares, o que obrigou os franceses, apesar de terem no terreno uma força muito superior à britânica, a manterem-na sempre muito dispersa. Adicionalmente, para reforçar o seu reduzido exército, os ingleses podiam também recrutar e treinar homens em Portugal e em Espanha.

Por outro lado, se por acaso o exército aliado fosse derrotado, ou mesmo dizimado, como a *Royal Navy* dominava os mares, dificilmente os franceses conseguiram utilizar essa vantagem para um desembarque nas ilhas britânicas. Ou seja, a Inglaterra só tinha vantagens militares, económicas e políticas em estar a combater Napoleão na Península Ibérica.

<sup>41</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, vol. I, pp.81-84.

<sup>42</sup> FERNÁNDEZ, José Cayuela; REINA, Ángel Pozuelo - *Trafalgar*, pp.633-635.

<sup>43</sup> TELO, António - **A Península nas guerras globais de 1792-1815**. *Novas op. cit.*, pp.310-315.

Em termos comerciais, não há dúvidas que os grandes vencedores foram os ingleses, tendo logo no primeiro ano após a declaração de 1808 surgido no Brasil cerca de 200 representações de casas comerciais britânicas<sup>44</sup>.

Resumidamente, e conforme afirma Cruz Júnior, a sobrevivência de Portugal como Estado independente teve um elevado custo económico e político, cuja neutralidade relativamente aos conflitos continentais era a posição que mais nos interessava. No entanto, esta posição apenas foi conseguida durante o reinado de D. João V e, em parte, por D. Maria I, graças a uma estabilização das relações com a Espanha e, acima de tudo, à importância, económica e política do ouro do Brasil. Todos os restantes monarcas deste período acabaram por ver-se obrigados a intervir activamente nos assuntos europeus, o que “empurrou” Portugal para uma dependência cada vez maior da Inglaterra<sup>45</sup>.

## 1.2. O Brasil e o Atlântico português (AS)

Apesar da atenção especial que o Estado da Índia sempre teve para a Coroa portuguesa, foi no Atlântico, mais especificamente na América do Sul, que, a partir da segunda metade do século XVII, a monarquia lusitana mais se empenhou. A prioridade na expulsão dos neerlandeses das terras brasileiras e de Angola foi disso exemplo, mesmo durante o período das guerras da Restauração.

Contudo, nos finais do século XVII o perigo vinha dos avanços a Norte dos franceses em direcção à foz do rio Amazónias. Apesar das dificuldades impostas pela geografia da zona e da falta crónica de meios humanos, a paz chegou através de um conjunto de tratados estabelecidos e ratificados entre 1697 e 1701. No entanto, os limites não eram do agrado dos franceses e com a Guerra da Sucessão Espanhola (1701-1714) o conflito reacendeu-se, só terminando com a paz de Utrecht, que confirmou as fronteiras propostas por Portugal<sup>46</sup>.

Em termos de produtos comerciais, nestes finais do século XVII, e ainda antes da descoberta das minas de ouro e de diamantes, os principais produtos exportados a partir do Brasil eram o açúcar e o tabaco. Este último produto, levou inclusivamente à criação, em 1674, de uma junta monopolista, a Junta da Administração do Tabaco, para a comercialização deste produto, não apenas com a Europa, mas também, e directamente, com África e com a Ásia. Os seus elevados rendimentos chegaram a permitir contrabalançar, inclusivamente, as perdas com o comércio do açúcar nos anos oitenta do século XVII<sup>47</sup>.

Contudo, a expansão do território brasileiro também se fez para Sul e, em 1680, foi fundada a Nova Colónia do Sacramento, na margem Norte do rio da Prata. Esta colónia

<sup>44</sup> *Id., Ibidem*, p.304.

<sup>45</sup> JÚNIOR, A. Cruz - *O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII*, pp.14-15.

<sup>46</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - *História da expansão e do Império Português*, p.220.

<sup>47</sup> *Id. ibidem*, pp.222-223.

permitiu um incremento das relações comerciais, em especial o contrabando, entre o Rio de Janeiro e o território interior do rio da Prata, impulsionando a importância da cidade portuguesa no contexto territorial brasileiro. Esta expansão para Sul levou à criação de vários núcleos populacionais portugueses ao longo da costa com o objectivo de proteger esta actividade mercantil, tendo sido edificada, no extremo desse território, uma posição fortificada, a Colónia de Sacramento, situada exactamente na margem oposta a Buenos Aires. Através deste local, os comerciantes portugueses passaram a dispor não só de um acesso facilitado ao comércio interior que vinha desde o Perú, mas também ao gado que abundava na região vizinha. Esta situação abriu um foco de tensão e de conflitos entre as duas Coroas Ibéricas, que vai marcar as relações entre as duas potências até à década de 70 do século XVIII<sup>48</sup>.

Com efeito, a implantação desta colónia de imediato levou a acções militares por parte de Espanha, que, logo após a sua fundação, a atacou. O ataque e o cerco à Colónia durou pouco mais de meio ano, até que esta acabou por se render. Contudo, a pressão portuguesa, apoiada pela Inglaterra, levou a que a Colónia fosse devolvida a Portugal, tendo a sua importância comercial aumentado até 1703. Como ficou referido, por aqui fluíam os produtos, quase sempre contrabandeados, oriundos dos territórios da Coroa espanhola, incluindo a prata. Esta actividade era mal vista por Madrid, pois desvia os rendimentos devidos a essa Coroa, mas tinha vantagens para os habitantes locais de ambas as nações. O início da Guerra da Sucessão de Espanha e a falta do apoio militar inglês, previsto na aliança com Portugal, levam a um novo ataque do governador espanhol, e a um novo cerco da Colónia, apenas aliviado, pontualmente, por meios enviados a partir do Rio de Janeiro<sup>49</sup>.

Enquanto decorriam estes eventos, o aumento da importância da cidade do Rio de Janeiro face a todo este comércio que vinha dos territórios espanhóis, juntamente com a descoberta do ouro no interior do Brasil, levaram à cobiça desta cidade por parte de outras nações europeias, nomeadamente por parte da França. Nesse sentido, corsários franceses, naturalmente com o apoio do monarca francês, lançam dois fortes ataques à cidade brasileira, nos anos de 1710 e 1711, em que apenas o segundo obtém o sucesso eventualmente esperado, ao conseguir que a cidade pague um importante resgate antes da chegada de reforços vindos do interior do próprio Brasil.

Entretanto, o fim da Guerra da Sucessão de Espanha, que levou à assinatura do tratado de “Paz e amizade entre Portugal e Espanha” (de 6 de Fevereiro de 1715), assinado após o Tratado de Utreque, previa que o já longo cerco à Colónia de Sacramento fosse finalmente levantado. Contudo, a situação de conflito entre as duas nações manteve-se nos anos seguintes, e incluiu novos ataques a essa colónia. Para apoiar a defesa deste disputado local, os portugueses reforçaram o povoamento e fortificaram vários locais

<sup>48</sup> *Id., ibidem*, p.225.

<sup>49</sup> PUNTONI, Pedro - **Lutas ao Sul do Brasil (1680-1777)**, pp.307-309.

ao longo da costa para Sul do Rio de Janeiro, incluindo a ilha de Santa Catarina. Estes locais vieram a desempenhar um importante papel na defesa da Colónia e a consolidação da fronteira Sul do Brasil. Apesar de várias tentativas diplomáticas, que incluíram os Tratados de Paris (1737) e o Tratado de Madrid (1750), assinados entre as duas nações ibéricas, em que este último previa uma nova definição das fronteiras, substituindo o Tratado de Tordesilhas, a tensão manteve-se na zona, inclusive entre os povos locais, por influência dos Jesuítas<sup>50</sup>.

No decorrer da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), e por oposição da parte do Marquês de Pombal e do próprio monarca espanhol, é anulado em 1761 o Tratado de Madrid (1750) no tocante à demarcação dos territórios na fronteira Sul do Brasil. Esta situação fez reacender os ataques à Colónia do Sacramento e, em 1762, surge a notícia que os franceses tencionavam enviar uma forte armada para capturar São Salvador da Baía. Este plano acabou por nunca se concretizar tendo a paz chegado no ano seguinte<sup>51</sup>. No Sul, a situação de conflito entre portugueses e espanhóis só se resolveu em 1778, já com a presença de uma forte esquadra de 13 navios portugueses na zona, após a assinatura em Outubro de 1777, por D. Maria I, do Tratado de Santo Ildefonso<sup>52</sup>. Apesar do papel importante dos meios navais em todos estes eventos, pois a única via para fazer chegar meios humanos e matérias era o mar, não chegaram a ocorrer grandes recontros navais na zona em disputa.

Na segunda metade do século XVIII, com o crescer das ideias e dos princípios iluministas, em particular após a fundação da Academia Real das Ciências a 24 de Dezembro de 1779, vários foram os viajantes que percorreram terras europeias ou das colónias e escreveram memórias na sua busca por novos conhecimentos, ou para revelar novas “riquezas” do mundo natural. Em Portugal, esta demanda e o envio para a corte de textos e de animais, terá começado alguns anos antes, mais concretamente em 1760, com o apadrinhamento por parte da Secretaria de Estado da Marinha e do Ultramar. Esse apoio permitiu a Domingos Vendelli dar início, nessa década, ao projecto da criação do Museu de História Natural e do Jardim Botânico, tendo redigido “o mais importante guia para as viagens filosóficas”, mas não foi o único membro da Academia a fazê-lo. Entre 1783 e 1795 foram realizadas diversas viagens filosóficas com destinos diversos – Brasil, Cabo Verde, Angola, Moçambique e Goa – sempre numa perspectiva de que essas viagens eram, essencialmente, instrumentos ao serviço do Estado. A morte de Martinho de Melo e Castro, em 1795, levou a um recuo no apoio político a estas iniciativas, essenciais ao seu sucesso<sup>53</sup>.

<sup>50</sup> *Id., ibidem*, pp.309-315.

<sup>51</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al], *op. cit.*, p.272.

<sup>52</sup> *Id., ibidem*, pp.274-275.

<sup>53</sup> *Id., ibidem*, pp.299-301.

Regressando às acções militares, após a invasão da Metrópole e com grande parte da Marinha no Brasil, foi tempo de vingar o que tinha acontecido na Europa. Assim, nos finais de 1808, período de Verão no hemisfério Sul, o Governador, o General Magalhães de Meneses, organizou uma expedição contra a margem direita do rio Oiapoque, no território da Guiana francesa. O objectivo seria não apenas o de fazer a guerra à França, ou recuperar os territórios cedidos à França pelo Tratado de Utrecht, mas também evitar que este espaço fosse utilizado como base de corsários contra a navegação portuguesa. Assim, a 15 de Dezembro largou a expedição portuguesa do rio Oiapoque, com destino à foz do rio Approuague, composta por uma fragata inglesa, dois brigues portugueses, uma escuna, dois cúteres<sup>54</sup>, três barcas-canhoneiras e três transportes, com 751 praças embarcadas. A expedição foi um sucesso, tendo os portugueses conseguido capturar não apenas as principais povoações, como também alguns fortes franceses ao logo das margens, que levaram à capitulação do Governador francês Victor Huges a 10 de Janeiro do ano seguinte<sup>55</sup>.

A Sul do território brasileiro, os portugueses voltaram a avançar sobre os seus inimigos ibéricos, como habitualmente ocorria sempre que havia guerra na Europa entre Portugal e Espanha. Contudo, importa salientar que o território a Norte do rio da Prata também interessava, e muito, aos próprios britânicos.

No entanto, importa relembrar que em 1807, com a ida da corte para o Brasil, o “Antigo regime” perdia o controlo da rota Oceânica do Brasil mantida pela Armada, que tinha alguma importância em termos europeus. Sem meios de financiamento, acabou a Armada também por definhar, contribuindo para a ruína do Império e do regime, conforme refere António Telo<sup>56</sup>. Ainda segundo este autor, a retirada da corte para o Brasil, assim como a queda da monarquia espanhola, foram dois momentos que levaram à criação de um novo sistema mundial de hegemonia inglesa. Na verdade, vinte e três anos de guerras contra a França Republicana e Imperial acabam por levar à derrocada dos impérios americanos dos dois países Ibéricos, assim como também ao fim de vários outros impérios, como foi o caso do holandês, dinamarquês e francês. É desta maneira, que a Inglaterra consegue suportar financeiramente a guerra que se desenrola na Europa continental<sup>57</sup>.

Até ao final do período em estudo, e aproveitando o clima de instabilidade que se vivia na Europa durante as Guerras Napoleónicas, vários territórios, até então integrados na Coroa espanhola, dão início a movimentos “revolucionários” na tentativa de se tornarem independentes. Em 1810 a Argentina declara a independência e, no ano seguinte, o Paraguai corta também os laços com a Espanha. No meio destes movimentos, surge a tentativa de

<sup>54</sup> Embarcação de um só mastro, com mastaréu no qual arma um latino quadrangular e um gave-tope. LEITÃO, Humberto – **Dicionário da Línguagem de Marinha**, p.194.

<sup>55</sup> PEREIRA, José Rodrigues - **Campanhos Navais. 1793-1807**, vol. II, pp.51-53.

<sup>56</sup> TELO, António - **A transferência da capital e da Corte para o Brasil (1807-1808)**, p.311.

<sup>57</sup> *Id.*, *ibidem*, p.312-313.

tornar a Colónia de Sacramento, futuro Uruguai, num Estado Federado, ligado à Argentina. E no meio de todos estes movimentos independentistas, incluindo o da própria América do Norte, não é de estranhar que estas ideias também chegassem ao território brasileiro. Contudo, importa recordar que durante o século XVIII – 1788-1789 e 1798 - tinham já ocorrido algumas tentativas de sedição no Brasil, normalmente ligadas à nobreza fundiária<sup>58</sup>. Como é evidente, outros factores, para além dos políticos, motivaram estas revoltas, nomeadamente as questões económicas. Assim, a 6 de Março de 1817 rebenta uma revolta no Recife, que tenta obter apoio dos Estados Unidos, mas esta e outras tentativas de rebeldia foram suprimidas por aqueles que se mantinham leais a Lisboa. Entretanto, a saída da Corte do Rio de Janeiro no início de 1822 não foi bem aceite pelos brasileiros, inclusive pelo próprio príncipe D. Pedro, acabando parte das forças militares por apoiar a revolução enquanto outras se mantiveram fiéis a Lisboa.

No entanto, o caminho estava já traçado, e a colónia que permitiu a Portugal resistir às acções de Napoleão, irá acabar por tornar-se independente.

### 1.3. A reconfiguração da Ásia Portuguesa (AS)

Entretanto, na Ásia, conforme já foi mencionado, desde o início do século XVII que a importância do comércio com a Índia, em especial o ligado à Carreira da Índia, diminuía. Simultaneamente, e até 1663, o Império português foi perdendo territórios. Sirião, no reino do Pegu, foi perdido em 1612, Ormuz caiu em 1622 em resultado de uma investida conjunta Anglo-Persa e Mascate foi perdida em 1650. Seguiram-se os portos do Canará em 1654, do Malabar na década de sessenta e Mombaça em 1698<sup>59</sup>. Para além dos adversários europeus, emergiram no Índico diversos potentados orientais. O sultanato de Omã expandiu o seu controle para além do Golfo com o mesmo nome, passando a controlar diversos locais ao longo da costa Leste de África, desde o Quénia até à Tanzânia, conquistando aos portugueses Mombaça, Zanzibar e Quíloa. Por sua vez, o Império Mogor consolidou a sua posição numa extensa área do subcontinente indiano e o Japão, a principal fonte da prata para o comércio português no Extremo Oriente Asiático<sup>60</sup>, passou a estar interdito, a partir de 1639, à presença dos mercadores portugueses de Macau<sup>61</sup>.

Entre os vários factores que levaram ao recuo do Estado da Índia a partir de meados do século XVII, podemos considerar, para além das questões colocadas à gestão de um espaço tão vasto situado a uma imensa distância da Metrópole, a guerra simultânea

<sup>58</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al], *op. cit.*, pp.244-245.

<sup>59</sup> DISNEY, A.R. - **A decadência do império da Pimenta: Comércio Português na Índia no início do séc. XVII**, p.70; ver também BOXER, C.R. - **O Império Marítimo Português 1415-1825**, pp.119-120 e SUBRAHMANYAM, S. - **O Império Asiático Português, 1500-1700: Uma História Política e Económica**, p.207.

<sup>60</sup> SUBRAHMANYAM, S., *op. cit.*, p.208.

<sup>61</sup> BOXER, C. R., *op. cit.*, p.119.

contra vários adversários, locais e europeus; a crónica falta de meios humanos, materiais e financeiros; as rivalidades políticas no seio da corte em Lisboa; ou, ainda, a corrupção e o nepotismo que grassava entre os principais oficiais do Estado da Índia. Esta falta de meios, humanos e materiais, obrigou não apenas a um reforço dos meios defensivos costeiros, em especial nas principais zonas de implantação portuguesa, mas também, a um incremento de uma acção diplomática por parte dos governantes portugueses<sup>62</sup>.

A estas dificuldades, somava-se a Guerra da Restauração, que obrigava a grandes esforços militares na Metrópole, reduzindo, deste modo, o que podia ser dispensado para a defesa ultramarina. Não é, portanto, de estranhar que no período de 1660 a 1720 tivesse havido, como referem alguns historiadores, uma tentativa de reinventar o próprio Estado da Índia.

Neste período, o mais temível adversário dos europeus e do indiano Império Mogor no sub-continente foram os Maratas. O primeiro embate com os portugueses terá ocorrido em 1667, com uma invasão ao território de Goa. Um tratado de paz assinado ainda antes do final do ano, não impediu um reacender do conflito em 1669 e 1670. Cinco anos depois e no âmbito da política para tentar manter o equilíbrio de forças na zona, o cerco de Pondá pelos Maratas voltou a reabrir o conflito com Portugal.

Até 1720 outro dos principais adversários do Estado da Índia no Índico Ocidental e no Golfo Pérsico foram os Omanitas, que contavam com o apoio dos neerlandeses. A sua actuação centrou-se, principalmente, na costa Oriental de África, até Moçambique. A presença deste inimigo, levou não só ao envio de várias expedições navais a partir de Goa, mas também a intervenções a partir de Lisboa e do Brasil. Para tentar manter a sua posição e, simultaneamente, o equilíbrio na zona, Portugal recorreu a um misto de força militar e de diplomacia, inclusivamente através do envio de embaixadas aos diferentes potentados asiáticos, em especial à corte mogor, dirigidas por homens experientes e condecorados do Estado da Índia. Destas actividades, há a destacar as realizadas pelo 1º conde de Lavradio, D. Luís de Mendonça Furtado e Albuquerque, entre 1671 e 1677, que foram fundamentais para evitar uma degradação ainda maior dos interesses de Portugal na Ásia. Posteriormente, o Vice-rei António Paes de Sande (1678) procurou reformular internamente o Estado da Índia, implementando várias reformas administrativas e fiscais, nomeadamente aumentando o controlo sobre a Ribeira das Naus e da Casa da Pólvora de Goa. Fruto deste esforço, em 1680 o Estado da Índia tinha já um saldo positivo, o que permitiu que, em 1681, os meios navais na Índia fossem compostos por 12 navios de alto bordo e 20 navios a remos, com um terço dos salários já pagos, algo quase inédito.

Porém, a pressão dos inimigos do Estado da Índia, locais ou europeus, não diminuía, criando novas dificuldades. Em 1682 a Companhia das Índias Orientais Holandesas, a conhecida VOC, ocupou Banten. No ano seguinte Chaul foi cercada pelos Maratas,

<sup>62</sup> RODRIGUES, Vítor - *A reorganização dos sistemas defensivos do território Goês no século XVIII: as «Novas conquistas»*, p.50.

perdendo a pouca importância económica e financeira que ainda detinha. Esta cidade e a própria capital, Goa, foram salvas destes inimigos pelo ataque do exército mogor à retaguarda hindu<sup>63</sup>.

Apesar deste esforço, a falta de capital no Estado da Índia, provocada pelo aumento das despesas com o aparelho militar e administrativo e agravada pela perda de inúmeras das suas possessões, a que se somou o abandono de Mombaça em 1698, contribuiu para que se enraizasse a idéia entre os historiadores que que a viragem do século XVII para o XVIII ficou marcada como um período de decadência dos interesses portugueses no oriente. Com efeito, não obstante a actuação eficaz de alguns vice-reis neste período, e nos anos imediatos, terem permitido que o Estado da Índia se reorganizasse em termos políticos e económicos<sup>64</sup>, não evitaram, ainda assim, que se tivesse transformado numa “potência regional”. Ainda assim, não obstante todas essas fragilidades, durante a Guerra da Sucessão de Espanha (1701-1714) Portugal conseguiu manter uma força naval suficientemente poderosa, o que lhe permitiu afrontar com êxito os Omanitas ao longo da costa ocidental indiana<sup>65</sup>.

Por outro lado, em resultado da fragilização das forças navais portuguesas ocorrida no Índico a partir de meados da década, sobreveio um aumento da presença de navios corsários europeus nessas águas, de que podemos destacar o combate travado em 1714, entre uma fragata portuguesa em viagem de Goa para Macau e duas fragatas francesas comandadas por Henri Bouynot. Este, após ter operado ao largo do Brasil, deslocou-se para a Ásia, onde apresou vários navios, incluindo um navio inglês e um português. Em Janeiro de 1714 estava à espera de presas em Malaca, quando avistou a fragatinha portuguesa. Após uma longa perseguição e vários dias de combate, o navio português conseguiu escapar aos atacantes, que deixou bastante maltratados<sup>66</sup>.

Mais tarde, em Abril de 1722, a nau em que regressava o Conde da Ericeira, anterior Vice-rei da Índia, foi atacada por vários navios piratas nas proximidades da ilha de S. Lourenço, sendo que pelo menos um deles era francês e o outro inglês. Após um feroz combate, os portugueses acabaram por se render aos atacantes, tendo desembarcado, posteriormente, os sobreviventes na ilha de Mascarenhas. Felizmente para o conde, passou no local um navio francês da Companhia da India Francesa que o levou até à Europa<sup>67</sup>. Há notícia ainda, em 1723, de três navios corsários terem naufragado na zona de Cabo Delgado, em Moçambique, salvando-se 20 portugueses que se encontravam prisioneiros a bordo<sup>68</sup>.

<sup>63</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - **História da expansão e do Império Português**, pp.210-212.

<sup>64</sup> *Id.*, *ibidem*, p.213.

<sup>65</sup> CARREIRA, Ernestine - **Globalising Goa (1660-1820)**, pp.42-44.

<sup>66</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Fragatas, Parte III, Vol. I**, pp.97-99.

<sup>67</sup> **Gazeta de Lisboa**, 16 Abril 1722 e 30 Abril 1722.

<sup>68</sup> **Gazeta de Lisboa**, 13 Julho 1724.

Relativamente aos aliados dos portugueses, no mar continuavam a ocorrer as fricções normais com as companhias das Índias Orientais neerlandesa e inglesa, apesar de Portugal estar em paz com estes países. No entanto, ameaças externas levaram, inclusivamente, à realização de acções conjuntas contra corsários locais, cujo principal baluarte se situava em Colaba. Esta praça-forte resistiu, em 1721, inclusivamente, a um ataque combinado de forças anglo-portuguesas<sup>69</sup>.

Efectivamente, apesar da tentativa de recuperação do prestígio de Portugal no Estado da Índia, velhos e novos inimigos locais muitas vezes aliavam-se contra Portugal, numa complexa teia de alianças e apoios. Neste enquadramento, nos inícios do século XVIII, e sempre com algum conflito europeu como pano de fundo, Portugal actuou tanto diplomaticamente, como militarmente, em especial contra os Maratas e Omanitas, que continuavam a ser os seus principais adversários locais. Por exemplo, foram os esforços diplomáticos junto da corte Mogor, que permitiu a Portugal obter a interdição dos portos mogores aos seus inimigos - aos Árabes e ao corsário marata Angríá, assim como a isenção de direitos aos navios portugueses em Surrate. Neste âmbito, e embora a maior parte das acções desenvolvidas pelos vice-reis portugueses tivesse sido de carácter defensivo, chegaram a ser realizadas algumas campanhas conjuntas, como as já mencionadas acções contra corsários locais, ou a reconquista de Mombaça durante a década de 20 de Setecentos, apesar de esta ter sido perdida, definitivamente, em 1730<sup>70</sup>. Esta década acaba por marcar o fim do domínio marítimo português do Índico, incluindo na zona do canal de Moçambique e do Golfo Pérsico, com o abandono da feitoria em Kung<sup>71</sup>.

Em terra, no sub-continente indiano, são os Maratas que desde o último quartel do século XVII ameaçam as cidades sob controlo português, incluindo a própria capital do Estado - Goa. Esta pressão atingiu o seu auge entre 1737 e 1740, quando conseguiram capturar a cidade de Baçaim após feroz resistência dos portugueses. Goa, por seu turno, só escapou ao mesmo destino em 1739-40 após o pagamento de um imenso resgate, ou “indemnização de guerra”. Contudo, mesmo antes do ataque marata à Província do Norte, Lisboa desenvolveu grandes esforços para inverter a situação na zona, mas este ataque, a que se seguiu a investida à zona de Damão e, por fim, ao próprio coração do Estado da Índia, sitiando Goa, acabou por esgotar a Coroa e, em particular, o Estado da Índia, tanto em termos militares e financeiros como humanos.

A derrota da frota portuguesa em 1740 pelos piratas Angríás só veio piorar, ainda mais, a situação política e militar do Estado da Índia. Só a chegada à Índia de seis navios de guerra enviados de Lisboa, transportando o Vice-rei Marquês de Louriçal, permitiu aos portugueses derrotar os maratas em Bardez, abrindo caminho aos seus sucessores para a

<sup>69</sup> BOXER, C. R., *op. cit.*, pp.140-144.

<sup>70</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al], *op. cit.*, pp.253-255.

<sup>71</sup> CARREIRA, Ernestine - **Globalising Goa (1660-1820)**, p.58.

recuperação de alguns dos territórios perdidos. Deste modo e, seguindo as orientações de D. João V, o novo Vice-rei, o Marquês de Alorna, D. Pedro Miguel de Almeida Portugal e Vasconcelos (1744-1750), na impossibilidade de restaurar a Província do Norte pela força, irá optar por um misto de força militar e diplomacia, para defender as posições portuguesas contra os maratas e contra os piratas Angrías e os Bounslós. Simultaneamente, irá tentar preservar a harmonia com as outras nações europeias. Não é, portanto, de estranhar que em meados do século XVIII o Marquês de Alorna tivesse plena consciência que a manutenção do Estado da Índia dependia da força das armas, em terra e no mar<sup>72</sup>.

Já sem o território da costa Oriental de África, que em 1752 ficou na dependência da nova Capitania de Moçambique, o Estado da Índia reorganizou-se e, beneficiando de uma conjuntura favorável, para além de alguma dinâmica militar própria, acabou por aumentar o espaço territorial. Entretanto, na costa Leste do sub-continente indiano a *East India Company* tinha-se tornado na principal força presente.

Contudo, o próximo Vice-rei português, o conde da Ega, Manuel de Saldanha de Albuquerque e Castro (1758-1765), em cumprimento com as instruções pombalinas de “conservar o que existe”, não deu continuidade às políticas expansionistas dos seus antecessores, firmando vários tratados de paz com os nossos inimigos locais. Apesar de ter cumprido com as instruções, foi preso à chegada a Lisboa. Tendo o seu sucessor morrido na viagem de ida, nunca mais o Estado da Índia foi governado por um Vice-rei, confirmado-se, deste modo, o seu declínio<sup>73</sup>.

Até ao início do século XIX, em termos militares, a organização militar do Estado da Índia, face à escassez de elementos vindos do Reino, ficou marcada por uma utilização cada vez maior de elementos locais, tanto em termos de soldados como de oficiais. Com esses meios locais foi possível reorganizar os sistemas defensivos na Ásia, em particular na Índia, reforçando a aposta nas fortalezas terrestres em detrimento dos meios navais<sup>74</sup>.

Talvez menos conhecida do que a ocupação da ilha da Madeira – primeiro entre 1801 e 1802, e numa segunda vez entre 1807 e 1814 - os britânicos, em 1799, ocuparam Goa, Damão e Diu. Dois anos depois, os britânicos começaram a retirar-se dos territórios portugueses, mas o reacender do conflito na Europa em 1803, levou a uma nova invasão de Goa e à permanência, até 1813, dos ingleses neste território. Situação semelhante quase ocorreu em Macau, em 1802 e em 1808, ambas sem grande sucesso, tendo na última o próprio imperador chinês ordenado a saída dos ingleses<sup>75</sup>, para além de ter posicionado nas proximidades de Macau um exército de 80.000 homens<sup>76</sup>.

<sup>72</sup> *Id. ibidem*, pp.256-260.

<sup>73</sup> *Id. ibidem*, pp.288-291.

<sup>74</sup> RODRIGUES, Vitor - **A reorganização dos sistemas defensivos do território Goês no século XVIII: as «Novas conquistas»**, pp.58-64.

<sup>75</sup> *Id. ibidem*, p.319.

<sup>76</sup> PEREIRA, José Rodrigues - **Campanhas Navais. 1793-1807**, vol. II, p.64.

Em finais do século XVIII voltou a fazer-se sentir no Estado da Índia o efeito dos assaltos de corsários franceses. Foi o caso do ataque de três fragatas francesas que conseguiram entrar no porto de Diu utilizando o ardil de levarem içados pavilhões britânicos. Já no seu interior atacaram a fragata portuguesa *Real Fidelíssima*, que aí se encontrava fundeada. Uma feroz defesa por parte do navio português, apoiado pelas fortalezas de terra, levou a que os navios franceses acabassem por retirar já por altura do pôr do sol sem terem causados danos significativos<sup>77</sup>.

#### 1.4. A Marinha e o combate à Escravatura (AS)

Ancoradas praticamente a meio caminho entre Portugal continental e o Brasil, as ilhas que compõem o arquipélago de Cabo Verde, tentaram manter-se, entre meados do século XVII e o início do século XVIII num equilíbrio instável entre a auto-suficiência e a procura externa. Mesmo a abertura das ilhas ao trato estrangeiro, ocorrida no início do século XVIII, não melhorou a situação das ilhas por falta de capacidade produtiva das mesmas, cujo papel ficou limitado ao “comércio miúdo” e à aguada dos navios que aí faziam escala. O seu auge só irá ocorrer com o comércio de escravos<sup>78</sup>.

Mais a Sul, bem perto do Equador, o arquipélago de S. Tomé e Príncipe era dos mais isolados dos territórios portugueses, por se encontrar fora das rotas comerciais. Só com o crescer do comércio de escravos nos últimos anos do século XVII, é que o arquipélago ganhou algum protagonismo comercial, em particular no tráfego entre a Baía e a Costa da Mina. Do Brasil vinha o tabaco, mercadoria-padrão no comércio de escravos, para além de outros produtos menores, seguindo no sentido inverso a tristemente célebre carga humana. Uma epidemia de varíola nos últimos anos do século XVII, levou a uma diminuição do tráfego com o mercado tradicional de Angola – apenas 16 navios – enquanto para o Golfo da Guiné seguiram 152 navios, entre 1681 e 1700. No entanto, os navios do Brasil tinham de pagar 10% de direitos aos neerlandeses, sobre a mercadoria transportada nos navios, para comercializar na zona. O não pagamento desses direitos levava à apreensão da carga, por ser considerada contrabando. A partir de 1707, com a diminuição da oposição neerlandesa, assistiu-se ao aumento do movimento de navios oriundos do Brasil para a zona<sup>79</sup>. Por esta razão na primeira metade do século XVIII, o movimento de navios entre a Costa da Mina e o Brasil atingiu o seu auge, apesar de muitas vezes contar com a participação dos neerlandeses. Lisboa ainda tentou aumentar a importância de S. Tomé e Príncipe em todo este comércio, em especial no comércio de escravos, mas nunca teve sucesso. Neste período, os principais centros fornecedores de escravos para o

<sup>77</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, vol. I, pp.77-79.

<sup>78</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - **História da expansão e do Império Português**, pp.226-227.

<sup>79</sup> *Id.*, *ibidem*, p.229.

Brasil foram as regiões do Congo, Angola e Benguela, até porque os regimes de ventos dominantes eram favoráveis<sup>80</sup>.

Curiosamente, o contrabando de escravos e ouro na costa da Guiné ocorria entre negociantes luso brasileiros e mercadores neerlandeses e ingleses, embora os neerlandeses não se inibissem de atacar os navios portugueses procedentes da Guiné em pleno mar. Estes casos podiam resultar em dois cenários diferentes: os piratas ou corsários neerlandeses após apoderarem-se da carga dos navios portugueses, principalmente dos escravos, coagiam os capitães e pagavam preços irrisórios pelos cativos; ou então, os capitães e os mestres dos navios negociavam com os piratas neerlandeses e ingleses, de maneira a vender os escravos sem o pagamento dos direitos reais<sup>81</sup>.

Relativamente a Angola, a antevião, logo após 1640, de um governador do Brasil, quando escreve a D. João IV afirmando que “sem Angola não havia Brasil”, mostra bem a dependência do território americano relativamente aos escravos vindos desse território africano<sup>82</sup>. Esta situação agravou-se nos princípios do século XVIII com a necessidade de mão-de-obra escrava para o trabalho nas minas, o que provocou, na região aurífera de Minas Gerais, um aumento do preço dos escravos vindos de Angola pelas “rotas tradicionais”. Face a esta situação, como era expectável, ocorreu um aumento do contrabando de africanos escravizados provenientes da zona da Guiné. Os escravos desta zona eram adquiridos a troco de aguardente, tabaco e ouro em pó ou em barras, geralmente sem ser quintado, ou seja, ouro que circulava ilegalmente, sem terem sido recolhidos os quintos reais. Apesar dos esforços das autoridades portuguesas em proibir a referida atividade ilícita, neste caso o contrabando também permaneceu ativo, pois envolvia poderosos interesses económicos e redes de sociabilidade bastante enraizadas<sup>83</sup>.

Mais tarde, o Marquês de Pombal criou duas companhias comerciais – a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778) e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1779) – que tiveram como principal objectivo o abastecimento do Brasil com escravos oriundos de África. A introdução desta mão de obra negra permitiria dinamizar a agricultura no Brasil não obstante as objecções que eram colocadas pelas ordens religiosas. A primeira companhia tinha como área de “abastecimento” a zona dos rios da Guiné, tendo vários privilégios em Cabo Verde. Instalou-se também no Cacheu, Angola e Benguela, mas não actuou na Costa da Mina. Esta última zona foi a área operacional da segunda companhia mencionada, embora também tenha actuado em Angola<sup>84</sup>. Moçambique teve igualmente um papel importante no comércio de escravos neste

<sup>80</sup> *Id., ibidem*, pp.261-263.

<sup>81</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas - **Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitaina do Rio de Janeiro (1618-1762)**, pp.236-238.

<sup>82</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al], *op. cit.*, pp.229-230.

<sup>83</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*

<sup>84</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al], *op. cit.*, pp.278-280.

período, em ligação directa com o Brasil e feito por brasileiros, ou através dos franceses, fornecendo estes as suas colónias<sup>85</sup>.

Em 1807 a Inglaterra e, posteriormente, os próprios Estados Unidos decretaram, unilateralmente, o fim do tráfego de escravos, medida que foi confirmada pelo congresso de Viena, apesar de ter sido contestado pelo *lobby* colonial francês e as classes dirigentes de Portugal e do Brasil. Entre as razões da não aceitação desta imposição estava a necessidade de desenvolver o Brasil, local a partir do qual o Império lusitano era dirigido. Três anos depois, um dos vários tratados assinados entre Portugal e a Grã-Bretanha tinha como objectivo abolir o tráfego de escravos na zona a Norte do Equador, em especial na zona de influência portuguesa do Cacheu e da Guiné. Os diplomatas portugueses tudo fizeram com o objectivo de protelar a entrada em vigor deste tratado, e, simultaneamente, tentaram criar uma excepção para o arquipélago de S. Tomé e Príncipe, situado logo a Norte do Equador. Este tratado, contudo, pouca influência teve no tráfego de escravos entre Angola e o Brasil.

As fortes ligações comerciais que já existiam neste início do século XIX entre o Brasil e Moçambique aumentaram nesta época em resultado do aumento do volume de escravos enviados do Índico para o Atlântico<sup>86</sup>. De facto, antes de 1820, aquelas medidas aparentemente não tiveram qualquer impacto no comércio de escravos com o Brasil, pois dos cerca de 700 000 escravos que chegaram ao Brasil entre 1780 e 1833, 245 000 chegaram na década de 1810<sup>87</sup>.

Talvez por esta razão, a Inglaterra vai endurecer as suas acções contra este comércio, e, após a *Royal Navy* ter apresado vários navios portugueses na zona do Golfo da Guiné em 1816, impôs a Portugal e aos Países-Baixos a convenção de 28 de Julho 1817, com o “direito a visita” pela sua marinha a navios suspeitos de estarem a praticar esta actividade<sup>88</sup>.

No caso português, só depois de terminada a guerra civil entre D. Pedro IV e D. Miguel, e com a promulgação de legislação nacional contra o tráfico de escravos, é que a Armada passou a estar, efectivamente, empenhada nestas acções. Nesse sentido, em 1837 o governo dá instruções ao Major-General da Armada para agir no sentido de ser reprimido o tráfico negreiro, sendo remetidas aos navios de guerra cópias da legislação anti-esclavagista de 1836<sup>89</sup>. Os resultados não se fizeram esperar, com os primeiros navios negreiros a serem apresados em 1838<sup>90</sup>.

<sup>85</sup> *Id., ibidem*, pp.285-286.

<sup>86</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - **História da expansão e do Império Português**, pp.332-335.

<sup>87</sup> LABOURDETTE, Jean-François - **Histoire du Portugal**, p.343.

<sup>88</sup> MARQUES, João Pedro - **The Sounds of Silence. Nineteenth-Century Portugal and the Abolition of the Slave Trade**, pp.47-49.

<sup>89</sup> **Ordem da Armada**, nº 40, 30 de Dezembro de 1837.

<sup>90</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910)**, p.73.

## 2. A MARINHA

### 2.1. Organização Superior da Armada (AS)

Nos inícios do século XVIII havia um certo “afastamento” da realidade dos órgãos decisores de Lisboa, nomeadamente o Conselho Ultramarino, relativamente à realidade do que ocorria, especialmente, no Estado da Índia. O próprio Conselho de Estado acabou por perder importância e força face à actuação absolutista de D. João V (1706-1750). A criação por este monarca, a 28 de Julho de 1736, das Secretarias de Estado da Guerra e Negócios Estrangeiros e a da Marinha e Negócios do Ultramar, também não veio melhorar a paralisia e confusão que reinava na cúpula do Reino<sup>91</sup>. À nova Secretaria de Estado da Marinha, competiam diversas funções executivas, quer dos negócios da Marinha, quer dos do Ultramar. Era responsável pela expedição das armadas e das frotas, a administração dos armazéns, o abastecimento dos portos, ofícios e passaportes dos navios. Relativamente aos negócios do Ultramar, era responsável pela nomeação dos Governadores e Capitães-generais, dos postos militares e cargos civis, assim como dos negócios das missões. A isso se somava ainda a administração da Justiça, a Fazenda Real, o comércio e a administração dos domínios ultramarinos, tanto em África como na Ásia. Os primeiros titulares destas pastas, foram, respectivamente, Marco António de Azevedo Coutinho e António Guedes Pereira<sup>92</sup>.

Só na década de 1790 é que a organização da Marinha voltaria a sofrer uma profunda alteração, por iniciativa de Martinho e Melo e Castro (1770-1795), a qual foi continuada por D. Rodrigo da Sousa Coutinho (1796-1803). Nesta remodelação de 1796 foi criado o Conselho do Almirantado, presidido pelo já então Ministro da Marinha, que passou a assumir a chefia da parte logístico-administrativa da Marinha (Arsenal e Armazéns) e da Armada<sup>93</sup>.

Relativamente ao cargo de chefia da Marinha, desde 1698, e ainda com D. Pedro II (1668-1706), tinha uma longa e complexa designação - “Capitão General dos Galeões da Armada Real de Alto Bordo do Mar Oceano”, pois vinha ligada a antigas tradições<sup>94</sup>. Durante o reinado de D. João V este posto foi ocupado por Miguel Carlos de Távora, 2º Conde de S. Vicente, até ao seu falecimento em 1726<sup>95</sup>. Este cargo só voltou a ser preenchido no reinado de D. José I (1750-1777), mais concretamente em 1757, por D. João da Bemposta. Importa referir que a este cargo competia comandar as frotas e os navios, para além

<sup>91</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - **História da expansão e do Império Português**, pp.257-258.

<sup>92</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **A Marinha no reinado de D. João V**, Lisboa, p.41.

<sup>93</sup> JÚNIOR, A. Cruz - **O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII**, pp.52-53.

<sup>94</sup> *Id. ibidem*, p.53.

<sup>95</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da, *op. cit.*, p.10.

de controlar os armazéns, através do respectivo provedor, e o Arsenal, através de um Inspector e um Intendente. Foi extinto em 1796, aquando da criação do Conselho do Almirantado, passando as funções militares a ser desempenhadas pelo Capitão General da Armada<sup>96</sup>. Para o apetrechamento logístico e construção de novos meios para a Armada, D. Maria I (1777-1815) estabeleceu, nesse mesmo ano de 1796, com honras de Tribunal Régio, a Junta Real da Fazenda da Marinha<sup>97</sup>.

À semelhança do que ocorria em muitas outras Marinas europeias, até meados do século XVIII não havia formação específica dos homens que desempenhavam funções de chefia a bordo dos navios da Armada. A maioria dos oficiais provinha da nobreza e, muitos deles, inclusivamente, pertenciam ao Exército<sup>98</sup>. Por esta razão, para além das esquadras comandadas por Capitães-de-mar-e-guerra, outras houve que foram comandadas por oficiais do exército com patente semelhante ou superior. É por esta razão que na documentação da época encontramos Coronéis-de-mar, Sargentos-mores-de-batalha-de-mar e Generais-de-mar<sup>99</sup>. A necessidade de a Armada possuir oficiais com formação específica na área leva à criação da Companhia de Guardas-Marinhais e da respectiva Academia Real, ainda no reinado de D. Maria I.

Paralelamente, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, procedeu à modernização das infraestruturas da Marinha de que destacaremos a criação do *Arsenal da Marinha*, em substituição dos estaleiros da Ribeira das Naus, e a construção do seu dique; a criação ou modernização dos Arsenais de Goa, Baia e Rio de Janeiro; a construção do *Real Hospital da Marinha* e da *Real Fábrica de Cordoaria* e a criação da *Sociedade Real Marítima e Militar e Geográfica*. Procedeu-se também à criação do *Corpo de Oficiais da Armada Real* – com a definição dos seus postos, quadros e vencimentos – e da *Brigada Real de Marinha*, da *Junta da Fazenda da Marinha*, e, mais tarde, em 1782, da *Academia Real dos Guardas-Marinhais* e da *Companhia Real dos Guardas-Marinhais*, passando a Marinha, em termos quantitativos, a apresentar uma dimensão adequada para a defesa da navegação contra os ataques dos corsários, mantendo, concomitantemente, alguma capacidade para intervir no jogo da política internacional<sup>100</sup>.

Porém, para colmatar de forma mais célere as necessidades e aproveitando os laços que uniam as duas Coroas, diversos oficiais britânicos optavam por prestar serviço na Armada lusitana, pois tinham melhores oportunidades para serem promovidos. Para além disso, em terra, eram bem recebidos pelas grandes e prósperas comunidades de súbditos ingleses a viver no país, em especial em Lisboa, Porto e Funchal<sup>101</sup>. Por outro lado, também ocorriam

<sup>96</sup> JÚNIOR, A. Cruz, *op. cit.*, p.53.

<sup>97</sup> CRUZ, Miguel Dantas da - **A neutralidade portuguesa na Europa da Revolução (1792-1807)**, p.26.

<sup>98</sup> JÚNIOR, A. Cruz, *op. cit.*, p.56.

<sup>99</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da, *op. cit.*, p.10.

<sup>100</sup> CRUZ, Miguel Dantas da, *op. cit.*, pp.22-23.

<sup>101</sup> LIGHT, Kenneth - **Britain and the Portuguese Navy**, pp.34-35.

amplos contactos com a comunidade inglesa já residente em Gibraltar, pois era frequente os navios portugueses fundarem nessa praça no decorrer da intensa actividade de patrulha que realizavam contra a pirataria ao largo da costa do Norte de África<sup>102</sup>. Esta necessidade extra de oficiais para a Armada prende-se, não só com o aumento de meios navais que ocorre neste último quartel do século XVIII, assim como, da passagem à situação de reforma de mais de três dezenas de oficiais generais e superiores da Armada, na época<sup>103</sup>.

Todas estas medidas permitiram que a Armada portuguesa chegassem aos finais do século XVIII com um corpo de oficiais próprio e com uma preparação específica. Por esta razão, na transição do século XVIII para o século XIX, a Marinha já dispunha de um corpo militar autónomo e com formação própria, ao contrário do que ocorreria até então. Em termos de quantitativos, o Decreto de 9 de Outubro de 1796 fixou o quadro de oficiais da Armada num total de 422, sendo quatro Chefes de Esquadra e oito Chefes de Divisão. A estes oficiais generais competia o comando superior das forças navais. No topo da estrutura militar da Marinha ainda figuravam os Vice-Almirantes, cujo número era indeterminado (o seu quadro só seria definido em 1839), pois nesta altura este posto destinava-se, essencialmente, a premiar serviços relevantes<sup>104</sup>. Relativamente às forças navais extraordinárias que operavam a partir da Metrópole, estas eram comandadas por um Comandante-em-Chefe, como foi o caso da esquadra enviada para apoiar Nelson no Mediterrâneo, sob o comando do Marquês de Nisa<sup>105</sup>.

Após a proclamação da independência do Brasil em 1822, o governo de D. Pedro mandou verificar quais dos oficiais portugueses queriam permanecer ao serviço da nova nação. Sabemos que entre os 96 questionados, encontrava-se um Almirante, dois Vice-almirantes, três Chefes de Esquadra e dois Chefes de Divisão. No total, só 27 oficiais manifestaram vontade de regressar a Portugal. A título de curiosidade, dos 22 Guardas-marinhas e 39 Aspirantes que frequentavam a Academia, 14 Guardas-marinhas e 17 Aspirantes também decidiram ficar. Concordando com as conclusões apresentadas por Jorge Moreira Silva, julgo que a principal razão desta decisão, terá sido não apenas a possibilidade de uma rápida subida na hierarquia desta nova marinha, mas também porque muitos aí tinham fixado residência na companhia das respectivas famílias. No entanto, importa referir que o comando supremo da nova Armada brasileira acabaria por recair no almirante escocês Thomas Cochrane, que já construiria uma sólida reputação durante as guerras de independência dos estados vizinhos. Com Cochrane e mais alguns oficiais britânicos, juntaram-se depois outros oficiais, num total de cerca de duas dezenas e perto de 500 marinheiros ingleses. Estes oficiais, durante a Guerra de Independência do Brasil, ao contrário dos antigos oficiais da Marinha portuguesa, não tiveram qualquer escrúpulo em abrir fogo contra os velhos

<sup>102</sup> LIGHT, Kenneth, *op. cit.*, p.37.

<sup>103</sup> SILVA, Jorge Moreira - **A esquadra do Mediterrâneo (1798-1800)**, pp.118-119.

<sup>104</sup> JÚNIOR, A. Cruz, *op. cit.*, p.66.

<sup>105</sup> *Id.*, *ibidem*, p.54.

aliados do seu país natal. No entanto, e apesar de alguma desconfiança que persistiu relativamente aos oficiais “portugueses” que ficaram, muitos destes viriam a distinguir-se em campanhas navais posteriores e seis deles atingiram o alto cargo de Ministro da Marinha<sup>106</sup>.

Embora não fazendo parte da estrutura da Marinha, mas com grande impacto, importa referir duas medidas tomadas por Pombal, relativas aos territórios ultramarinos, que afetaram directamente a organização para a defesa desses territórios e, subsequentemente, a Marinha. A primeira e, talvez a que mais impacto irá ter no futuro, foi a separação, inclusivamente em termos militares, da zona de Moçambique da responsabilidade do Vice-rei da Índia e, simultaneamente, de Angola relativamente ao Brasil, ficando estes territórios sob responsabilidade de Capitães-Generais próprios. A outra medida foi a obrigatoriedade de aplicar em todo o Estado da Índia a legislação e as normas da Metrópole, sendo que o Vice-rei passava a ser designado como Governador, à semelhança dos restantes territórios Ultramarinos. Deste modo, passou a competir à Metrópole a responsabilidade da defesa do território no seu conjunto, de controlar as frotas e realizar alianças de protecção do comércio e da navegação<sup>107</sup>. E, possivelmente, com o objectivo de apoiar os governadores locais, foram criadas localmente Intendências de Marinha com funções que abrangiam a área militar e mercante, para além dos arsenais<sup>108</sup>.

## 2.2. A importância da Marinha (AS)

Em 1681 o Estado da Índia contava com onze navios de alto-bordo (um galeão e dez fragatas), para além de diversos navios a remos<sup>109</sup>. O reconhecimento, pelo rei português D. Pedro II (1668-1706), de Filipe V (1700-1724) como rei de Espanha, a 18 de Junho de 1701, colocando-se ao lado da França e da Espanha, foi uma atitude inesperada face à já secular ligação com a Inglaterra. Este reconhecimento, implicava o encerramento dos portos nacionais às navegações mercantes britânica, neerlandesa e austriaca, e dificultava as ligações entre Portugal e as suas colónias, pois a marinha nacional encontrava-se num estado muito débil. Para tentar minimizar esta situação, a França e a Espanha comprometiam-se a enviar para Portugal quinze navios-de-linha para a defesa do Reino e, algumas fragatas para as nossas possessões ultramarinas, meios ficariam sob o comando de um almirante português<sup>110</sup>.

Face à falta de navios de guerra em Portugal, D. Pedro II fretou ou comprou navios mercantes, permitindo-lhes também, numa opção poucas vezes tomada pelos monarcas portugueses, que se armassem e praticassem o corso. Esta opção permitia que mais navios atacassem

<sup>106</sup> SILVA, Jorge Moreira - **A Marinha de Guerra Portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851)**, p.92.

<sup>107</sup> JÚNIOR, A. Cruz, *op. cit.*, pp.37-38.

<sup>108</sup> *Id.*, *ibidem*, p.54.

<sup>109</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Naus e Navetas, Parte II, Vol. I**, p.57.

<sup>110</sup> SANTOS, Nuno Valdez dos - **Apontamentos para a história da Marinha Portuguesa, vol. II**, p.224.

a navegação inimiga, em nome e sob o patrocínio do rei de Portugal. Para regular esta actividade, a 18 de Julho de 1704, o monarca publicou o “*Regimento Para os Armadores que handarem a corso*”, com o fim declarado, segundo as suas palavras, de “*alimpar-se as costas deste Reino dos piratas, que continuamente as infestão com grande damno*”<sup>111</sup>. No entanto, em 1703, Portugal voltou a juntar-se à Inglaterra e aos Países-Baixos contra as potências continentais, suas anteriores aliadas, competindo-lhes apoiar o reino português no mar.

Conforme iremos analisar mais à frente, durante o reinado de D. João V (1706-1750) regista-se um esforço de construção naval nacional, com navios de guerra a serem construídos no Porto e no Brasil, principalmente. Outros foram adquiridos ao estrangeiro, nomeadamente à Inglaterra. Alguns desses navios eram para operar nas armadas nacionais, enquanto outros deviam navegar sob a bandeira da Junta de Comércio do Brasil. Em 1713 houve também a intenção de construir seis navios de 800 toneladas para a Carreira da Índia, ao ritmo de dois por ano. Porque persistisse a falta de meios navais, em 1718 foram adquiridas quatro naus de guerra aos Países-Baixos<sup>112</sup>. Nesse mesmo ano, o Estado da Índia apenas tinha duas naus, quatro fragatas (duas delas tinham sido apresadas), sete palas e outros navios menores<sup>113</sup>.

Mais tarde, já em meados do século XVIII, e como já referimos, Portugal encontrava-se ligado a Inglaterra não só por laços diplomáticos, militares e comerciais, mas também pela dependência que ambos os países tinham do mar. Contudo, em termos de marinhas militares, a diferença de potencial entre as duas marinhas era imensa, apesar de nos finais do mencionado século, a Armada portuguesa, em termos europeus, não ser de desprezar completamente. Não tendo potencial capaz de fazer frente a uma Inglaterra, ou mesmo a uma França ou Espanha, podia, no entanto, à semelhança da marinha dinamarquesa, perturbar seriamente o comércio marítimo britânico, obrigando os ingleses a dispersar as forças navais e, aí sim, equilibrar as duas armadas na zona do Canal da Mancha.

Esta recuperação da Armada portuguesa ocorreu, principalmente, nos cinquenta anos que se seguiram ao terramoto de 1755, e deveu-se às diversas medidas tomadas por Pombal e ao facto de terem começado a exercer a sua actividade vários construtores navais portugueses. O seu número, no entanto, diverge de autor para autor, sobretudo por haver dúvidas se alguns desses navios eram de guerra ou mercantes, independentemente do facto de serem designados como naus ou fragatas, sendo que alguns desses navios surgem nas fontes umas vezes sob a designação de naus e outras de fragatas.

Importa neste momento destacar que só quatro anos após o terramoto de 1755, que destruiu completamente a Ribeira das Naus, é que o novo Arsenal de Marinha estava em

<sup>111</sup> Pelo menos uns homens de negócios de Viana do Castelo teriam armada um navio para esta actividade. SANTOS, Nuno Valdez dos, *op. cit.*, pp.266-267.

<sup>112</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **A Marinha no reinado de D. João V**, pp.8-9 e 11.

<sup>113</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.121.

condições para começar a construir navios<sup>114</sup>. No entanto, a construção do novo dique em pedra deu uma muito maior capacidade de apoio e manutenção ao novo Arsenal. Essa nova capacidade ajudou ao renascer da Marinha e, podemos afirmar que entre 1790 e 1800 Portugal tinha cerca de 10 naus e 15 fragatas, com navios a serem construídos em Lisboa, mas também na Índia e no Brasil, utilizando a excelente qualidade das madeiras exóticas dessas zonas<sup>115</sup>. Esta pujança permitiu, inclusivamente, que na última década do século XVIII, Portugal mantivesse, por diversas vezes, meios navais a operar quase de forma ininterrupta na zona do Estreito de Gibraltar, tendo enviado por duas vezes, em 1793 e em 1794, forças navais para operar no Canal da Mancha, em apoio da *Royal Navy*, zona em que normalmente não operava. Entre 1797 e 1800 a coroa portuguesa enviou ainda uma força naval para o Mediterrâneo com a mesma missão.

Apesar de a maioria dos navios da armada portuguesa terem largado para o Brasil com a família Real, alguns navios, porque não estavam em condições de realizar a viagem, ficaram em Lisboa. Não estando, pois, a navegar e com a esquadra inglesa ao largo a bloquear o porto, estes navios portugueses, sob o comando de um oficial da marinha francesa, vão apenas servir para impedir eventuais incursões dos ingleses na barra do Tejo. Essa defesa será garantida juntamente com as diversas fortificações existentes nas margens do rio, desde Cascais até Belém, e mais algumas na margem Sul<sup>116</sup>.

No final da Primavera de 1808, com grande parte dos navios portugueses que tinham ficado em Lisboa já reparados, Napoleão dá instruções para que Junot os prepare para uma eventual saída contra a navegação britânica. Com os navios portugueses, agora sob a bandeira tricolor, também deveria seguir a esquadra russa que tinha entrado no Tejo ainda antes da saída da família real e que ainda se mantinha fundeada no rio. Se o abastecimento dos navios não foi problemático, já a falta de pessoal foi muito mais complicada, utilizando um elevado número de portugueses, possivelmente de lealdade dúbia, para além de homens que deveriam ter sido enviados desde Vigo. Contudo, as revoltas que ocorreram em Espanha, em Maio de 1808, isolaram os franceses que estavam em Lisboa, e acabaram por impedir a utilização operacional dos navios portugueses que içavam a bandeira tricolor<sup>117</sup>. No entanto, esses navios ainda vão desempenhar um último e inglório papel. Junot ao ter conhecimento da sublevação dos portugueses a 7 de Junho contra os invasores, manda prender a bordo dos navios os cerca de 6.000 militares espanhóis que se encontravam em Portugal a apoiar os franceses. A esquadra inglesa, ao saber da revolta, de imediato começou a prestar toda a assistência possível, desembarcando forças para apoiar a sublevação dos portugueses<sup>118</sup>.

<sup>114</sup> JÚNIOR, A. Cruz - **O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII**, p.48.

<sup>115</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.77-82.

<sup>116</sup> PEREIRA, José Rodrigues - **Campanhas Navais. 1793-1807**, vol. II, pp.26-28.

<sup>117</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.28-30.

<sup>118</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.30-33.

Como referimos, as “Invasões Francesas”, em especial a de 1807, vão moldar as Forças Armadas portuguesas para o futuro. Se anteriormente o poder naval tinha desempenhado um papel importantíssimo no posicionamento de Portugal na Europa e, em especial no Atlântico, durante o período que vai até 1815, no qual o território português vai desempenhar um papel importante, os meios navais vão continuar a ser fundamentais, mas agora esse papel é assumido pela *Royal Navy*, pois a quase totalidade da Armada nacional partiu para o Brasil com a família real, assim como a própria Escola Naval. Naturalmente que com a estrutura superior do Reino também seguiram os comandos da Marinha e do Exército. A Marinha que seguiu para o Brasil ficou a apodrecer nas águas brasileiras, apenas com utilizações pontuais, mas importantes, apesar de não ter sido alvo de qualquer investimento por parte da Coroa. O contrário ocorreu com o Exército, tendo os ingleses investido fortemente numa nova força militar, fundamental no combate contra os franceses. O Exército não só vai crescer em número, como também terá uma nova estrutura de comando, que naturalmente está imbuída dos ideais liberais de Inglaterra. Ou seja, o Exército vai ser o pilar da nova realidade que irá sair da futura guerra civil<sup>119</sup>.

De facto, a permanência em águas brasileiras manteve a Esquadra afastada dos grandes eventos que então se verificavam na Europa, em particular a expulsão dos franceses da própria Península Ibérica. No entanto, os navios estiveram empenhados em três campanhas relativamente importantes, nomeadamente na conquista de Caiena, em 1809, com cerca de uma dezena de navios ligeiros, e na ocupação da banda oriental, ocorrida em 1815-16, também com um número semelhante de navios, mas, neste caso, incluindo uma nau e uma fragata. Estas missões foram realizadas para além das actividades de rotina, como patrulhas e escoltas locais. Importa também realçar, que em termos de navios de guerra, os franceses não provocaram perdas significativas, tendo durante este período - 1809 e 1814 - a Marinha perdido em combate três brigues e uma fragata, que foi capturada. Importa referir que nos anos seguintes à queda de Napoleão a capacidade naval da Marinha portuguesa se manteve, permanecendo inalterado o número de bocas de fogo. O que reduziu foi a operacionalidade dos navios, possivelmente face a problemas de manutenção, com a agravante de a idade média dos navios também ter aumentado<sup>120</sup>.

No momento da proclamação da independência do Brasil, em 1822, grande parte das guarnições dos navios da marinha aderiu à causa de D. Pedro, com destaque para os que se encontravam surtos no Rio de Janeiro. Neste processo, passaram para o lado brasileiro uma parte significativa dos meios da marinha portuguesa<sup>121</sup> e no decurso das hostilidades viriam, ainda, a ser apreendidos mais alguns navios mais pequenos, incluindo a fragata *Real Carolina*<sup>122</sup>.

<sup>119</sup> TELO, António - *A Península nas guerras globais de 1792-1815*, pp.300-303.

<sup>120</sup> SILVA, Jorge Moreira - *A Marinha de Guerra Portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851)*, pp.61-62.

<sup>121</sup> Nos navios mais pequenos há algumas discrepâncias entre vários autores, mas não nos parecem significativas.

<sup>122</sup> *Id. ibidem*, pp.64-65 e PEREIRA, José Rodrigues - **vol. II**, p.104.

(ver Tabela nº 1). Em termos totais, eram cerca de 50% dos meios, menos se considerarmos a sua operacionalidade, pois muitos dos navios já se encontravam, como já referimos anteriormente, em mau estado de aprontamento.

**Tabela 1 – NAVIOS QUE FICARAM NO BRASIL (1823)<sup>123</sup>**

Nome	ano	tipo	peças	Nome brasileiro / Obs.
<i>Príncipe do Brasil</i>	1802	nau	74	
<i>Vasco da Gama</i>	1792	nau	80	
<i>Medusa</i>	1786	nau	74	
<i>Príncipe Real</i>	1771	nau	90	
<i>Afonso de Albuquerque</i>	1767	nau	64	
<i>D. João de Castro</i>	1766	nau	64	
<i>Martim de Freitas</i>	1763	nau	64	<i>D. Pedro I</i>
<i>Conde D. Henrique</i>	1763	nau	74	
<i>Imperatriz Leopoldina</i>	1820	fragata	54	
<i>Sucesso</i>	1818	fragata	42	<i>Niteroy</i>
<i>União</i>	1806	fragata	50	<i>Ipiranga</i>
<i>Thétis</i>	1792	fragata	36	
<i>Rainha Carlota</i>	1821	corveta	18	
<i>Maria da Glória</i>	1818	corveta	30	
<i>Voador</i>	1790	corveta	24	
<i>S. Domingos Eneias</i>	1821	corveta	18	
<i>Conceição e Oliveira</i>	1818	corveta	30	
<i>Gaivota do Mar</i>	1792	brigue	24	<i>Corveta Liberal</i>
<i>Real João</i>	1799	brigue	20	
<i>Infante D. Pedro</i>	1808	brigue	20	
<i>Mercúrio</i>	1808	brigue	20	
<i>Atrevido</i>	1809	brigue	20	
<i>Real Pedro</i>	1816	brigue	22	
<i>Prontidão</i>	1816	brigue	16	Apresado no regresso a Lisboa
<i>Príncipezinho</i>	1807	brigue	18	
<i>Reino Unido</i>	1818	brigue	18	
<i>Infante D. Miguel</i>	1817	brigue	22	<i>Maranhão</i>

- sete brigues (*Real João*, *Infante D. Pedro*, *Mercúrio*, *Atrevido*, *Real Pedro*, *Prontidão* e o *Príncipezinho*)
- catorze escunas (*Invencível Menezes*, *Maria Teresa*, *Cossaca*, *Tártara*, *Velha de Diu*, *Isabel Maria*, *Ulana*, *Maria Isabel*, *Luis de Camões*, *6 de Fevereiro*, *Maria Zeferina*, *Emília*, *Andorinha* e a *Conceição*)
- três charruas (*Lucónia*, *Gentil Americana* e *Luiza*)

<sup>123</sup> SILVA, Jorge Moreira, *ibidem*, pp.64-65.

## 2.3. Os navios

### 2.3.1. A Armada de D. Pedro (NS)

Parece-nos consensual a afirmação que a segunda metade do século XVII é um dos períodos menos conhecidos da História naval portuguesa da Idade Moderna, em claro contraste com o que sucede no tocante à maior parte das congéneres europeias, mormente as grandes potências navais do mesmo período. Como afirmou Filipe Vieira de Castro, “a história da construção naval portuguesa do século XVII está por fazer”<sup>124</sup>, situação que deriva da deficiente contribuição da arqueologia naval, e da fraca documentação iconográfica. Das poucas Vistas de Lisboa conhecidas para meados do século, apenas se pode depreender a nova alteração da tipologia dos castelos de proa e popa, bastante rebaixados, seguindo a evolução dos navios ingleses e neerlandeses. De construção neerlandesa era muito provavelmente a nau Capitânia da Armada de Portugal em 1662, como se pode verificar na conhecida gravura de Dirk Stoop, figurando o embarque de Catarina de Bragança para Inglaterra. Embora pouco visível (mormente em confronto com os navios da esquadra inglesa), consegue distinguir-se nitidamente a característica forma das popas neerlandeses, o *slijngerlist* com a linha curva da galeria, cujos extremos se elevam, para se ligarem às galerias dos alforjes.

Para além disso, acresce ainda a completa ausência de planos de navios, desenhos ou pinturas, a escassa documentação sobre tipologias, medidas, armamento e tripulação dos mesmos, dos seus construtores e mestres, ou mesmo a quase inexistência de descrições coevas, o que coloca os nossos investigadores numa situação de manifesta desigualdade face aos nossos colegas, franceses, ingleses, neerlandeses, espanhóis ou italianos. Esta situação é de particular tristeza, dado que, pelo pouco que sabemos, foi uma época da história da construção naval portuguesa de particular importância, e grande riqueza.

Um bom exemplo, do interesse dado por D. Pedro (então regente) aos assuntos da Marinha é o *Regimento das Coisas Comuns e Gerais aos Oficiais dos Armazéns*, de 17 de Março de 1674. Ali se expunham as providências necessárias para o governo da Ribeira das Naus, e administração dos arsenais, desta instituição fulcral, no plano executivo, da Armada Real. Era através do importante Provedor das Armadas e Armazéns que recaía a gestão das frotas, a escolha das tripulações, exames dos pilotos e mestres, aprovação e fabrico das cartas e instrumentos de navegação, assim como o projeto, construção, apetrecho, reparação, vistoria e frete dos navios.

---

<sup>124</sup> CASTRO, Filipe Vieira de - *Navios de Vela*, pp.61-63. Para os primeiros anos de Seiscentos, no entanto, veja-se o estudo de SALGADO, Augusto - *A Armada de D. António de Ataíde*.

O conde de Povolide, Tristão da Cunha de Ataíde, é testemunha deste empenho do soberano, referindo nas suas *Memórias* que “S.A. se aplicava muito às ribeiras das naos, da Coroa e do comércio geral, e à fábrica dos navios, e assim teve muitos e bons e os mais ligeiros os fazia andar contra os moiros”<sup>125</sup>.

A primeira alusão que conhecemos sobre a Marinha portuguesa deste período data de 1672, incluída num diário náutico (“*Saudades Journal*”), do iate inglês *Saudades*, enviado a Lisboa por ordem da rainha D. Catarina de Bragança. Este importante manuscrito, no *National Maritime Museum* de Greenwich, foi apresentado, e parcialmente transcrito, por Conceição Silva, em 1998<sup>126</sup>.

Durante a sua estadia em Lisboa, entre 1672 e 1673, o capitão James Jennifer, depois de discorrer sobre vários aspectos do nosso país, inclui um capítulo no seu diário, intitulado *His Navy*, onde se refere ao estado da Marinha portuguesa.

Começa por se referir aos navios da Carreira da Índia<sup>127</sup>, os quais eram os seguintes:

**Tabela 2**

Nome	Tonelagem	peças	equipagem
<i>São Gonçalo</i>	800	40	450
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assistência</i>	1000	60	700
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Cardais</i> (Almirante)	600	44	700
<i>Santa Catarina</i> (Vice-Almirante)	400	30	350
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Guia</i> (Contra-Almirante)	400	30	340
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Remédios de Cassabé</i>	300	104	300
<i>Bom Jesus de S. Domingos</i>	1000	44	600
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assistência</i>	1100	60	700
<i>São Pedro</i>	1200	60	700
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Cardais</i>	600	44	700
<i>Bom Jesus de S. Domingos</i>	1000	44	700

Aos onze navios de guerra referidos acima, somavam-se outros quatro fretados, mais pequenos, de 200 toneladas, e outro de 250 toneladas.

Da esquadra do Rei (“*Royal Men of War*”) constavam apenas cinco unidades, a que se acrescentavam duas novas fragatas de 500 toneladas, que estavam a ser construídas, um *ketch* de 100 toneladas, e outro navio de 600 toneladas, nos estaleiros do Porto.

<sup>125</sup> ATAÍDE, Tristão da Cunha de (1º conde de Povolide) - **Portugal, Lisboa e a corte nos reinados de D. Pedro II e D. João V: Memórias históricas de Tristão da Cunha de Ataíde 1º Conde de Povolide**, p.117.

<sup>126</sup> SILVA, G. Conceição - **O Diário Náutico do iate “Saudades”. Uma descrição de Portugal na Segunda metade do Séc. XVII**.

<sup>127</sup> Navios que, na sua maioria, Jennifer não terá visto, dado já terem deixado Lisboa anos antes da sua chegada, entre 1668 e 1673, pelo que terá recorrido a alguma lista existente, ou a informações prestadas por alguém.

Deste lote constavam os seguintes:

**Tabela 3**

Nome	tonelagem	peças	Equipagem
<i>S. Francisco Xavier</i>	700	50	500
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição</i>	700	54	500
<i>Santa Maria Isabel de Saboia</i>	600	40	450
<i>Rainha Sagrada</i>	500	44	450
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Piedade</i>	500	44	300

Dedica ainda um capítulo à parte ao *Padre Eterno*, galeão construído no Rio de Janeiro em 1659, com 190 pés de comprimento e 60 de boca, de 5 cobertas, de 2000 toneladas, mas que acabara os seus dias, abandonado no Rio Coina.

Segue-se a lista dos “Navios do Brasil”, provavelmente referindo-se aos da Junta Geral do Comércio (sucedânea da Companhia do Comércio do Brasil), como se comprova, mais adiante, ao referir-se ao outro estaleiro, para o lado oeste do Palácio Real, “onde se constroem os navios do Brasil”.

Dos seis navios indicados, é significativo observar que, o maior de todos (800 tons), era o mais recente, acabado de ser construído pela Junta.

**Tabela 4**

Nome	tonelagem	peças	equipagem
<i>São Veríssimo</i>	500	40	450
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. Madre de Deus</i>	500	50	450
<i>Santa Maria de Danzigue</i>	400	36	300
<i>(navio novo sem nome)</i>	800	54	500
<i>2 navios sem nome (flyboat)<sup>128</sup></i>	250	18	-

Contudo, mais do que esta enumeração dos navios da marinha portuguesa, a parte mais interessante do diário de Jenefer, é a dedicada ao estaleiro da Ribeira das Naus. Ali se refere que o último navio de guerra (o da Junta Geral do Comércio) era do tipo “Third Rate”<sup>129</sup>, mas mais espaçoso de boca, que o tinha medido, e o *São Francisco Xavier*, contando 39 pés na coberta, com 14 portinholas (naturalmente por bordo e coberta), e com duas filas de galerias (na popa), “segundo o método francês”. Acresce que não eram bem

<sup>128</sup> De origem neerlandesa, o *vlieboot* era um pequeno navio usado para o comércio, com um fundo raso, capaz de navegar em águas pouco profundas ou rios. Estes, podiam ser armados e foram utilizados pelas forças navais no início da Guerra dos Oitenta Anos. Entre o Late e a Carraca, bastante veloz (daí a designação de *fly-boat*), com dois ou três mastros, pequeno, barato e manobrável, era ideal para o uso nas águas costeiras, e enseadas dos rios, mormente para o corsa e pirataria.

<sup>129</sup> Navio-de-linha, segundo a classificação inglesa, que podiam ir até aos 80 canhões, e três cobertas, desde a década de 1690 até ao início da década de 1750, embora na sua maioria tendo apenas duas pontes, com 74 peças de artilharia, ou menos, e outras armas menores no castelo (se tivesse), tombadilho e pontal.

acabados, nem tinham grande trabalho de talha, o que nos parece pouco credível, dado o confronto com outras fontes, a que nos referiremos adiante.

As fragatas, que estavam no estaleiro da Ribeira, tinham um calado de 20 pés, e dois dos navios de guerra, foram construídos por um inglês, à semelhança do HMS *Leopard*, na proa e na galeria. Este *Leopard*, era uma fragata de quarta classe, de 44 canhões e 650 toneladas, construída em Deptford, por Jonas Shish, e lançada em Fevereiro de 1659. Em 1666 seu armamento foi aumentado para 56 canhões e, em 1699, perdeu-se, tendo os destroços sido utilizados como base para um talha-mar<sup>130</sup>.

Em face disto, podemos deduzir, em comparação com as características, que o *S. Francisco Xavier* e o *N.º Sr.ª da Conceição* eram, não só de tipologia, como de autoria inglesa, não obstante as galerias do primeiro, serem à maneira francesa.

Uma das características dos navios deste período, pelo menos a partir dos anos de 1680, é o da sua grande riqueza, mormente no tocante à sua profusa decoração, de acordo com os padrões da Arquitetura Naval do período barroco.

Eles são um perfeito exemplo do modo como o Barroco potenciou a imagem gloriosa do rei, construindo uma imagem do poder através da Arte, ou seja, do poder da Imagem, promovendo, ao mesmo tempo, o temor e a admiração.

No seguimento das instruções do ministro de Luís XIV, Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), de 1669, a grandeza do soberano não devia depender apenas do número e força dos navios, mas da riqueza e magnificência da beleza dos seus ornamentos. Realçando a importância da estética, a decoração ocupa um lugar de particular importância, representando um sentido de força e poder, definido por um imaginário de figuras heróicas, inspiradas nos textos bíblicos, ou nas histórias e lendas da Antiguidade, que acabam por construir uma ideologia política ou teológica, que se pretende exibir, visível para todos.

Além do meio simbólico de exprimir a fama, poder, grandeza e lugar central do rei, a ornamentação é também um espelho do desenvolvimento cultural, riqueza, progresso técnico e artístico, da sua nação.

A magnífica armada que, na Primavera de 1682, partiu para Sabóia, para ir buscar o duque Vitor Amadeu, de acordo com o projetado casamento da princesa D. Isabel Luísa Josefa de Bragança, filha de D. Pedro e de Maria Francisca, é disso um bom exemplo<sup>131</sup>. Conforme o concertado entre as duas nações, o regente D. Pedro encarregou a sua Armada de enviar uma esquadra, de acordo com uma das competências que lhe cabia nestas ocasiões<sup>132</sup>.

<sup>130</sup> LAVERY, Brian - **The Ship of the Line. The development of the battlefleet 1650-1850, vol. I**, p.160. Tinha 109 pés de quilha (33,2m); 33,9 pés de boca (10,3m), e 15 pés de calado (4,6m).

<sup>131</sup> Assunto que tem sido alvo de inúmeras publicações, e ainda hoje controverso, com diferentes interpretações e atribuições de culpas aos vários intervenientes, mas que, naturalmente, não nos compete aqui tratar.

<sup>132</sup> Efetivamente, tratou-se da única, para o período aqui estudado, dado que as sucessivas nubentes dos nossos reis e príncipes, D. Afonso, D. Pedro, D. João V, foram escoltadas por esquadras estrangeiras.

Segundo a narrativa dos acontecimentos, relatada na *Gazette de Paris*, ela estaria pronta a partir em Março, e que se esperava chegar a Villefranche (perto de Nice) em Junho<sup>133</sup>; no entanto, em Março era noticiado de Lisboa que se estava ainda a equipar a frota<sup>134</sup>; em Abril, era enviado de Turim um correio a Lisboa, para preparar a sua saída, e que o duque deveria dirigir-se a Nice a 8 de Junho<sup>135</sup>, enquanto de Lisboa se esperava que os navios partissem no dia 1 de Junho<sup>136</sup>, o que de facto parece ter sucedido, conforme se noticiava no dia 2 desse mês (e confirmado pelas notícias de 17 de Junho). Segundo o correspondente de Lisboa, ela era composta por oito grandes navios, e mais quatro carregados de víveres e munições (para seis meses), dando destaque a que todos eram magníficos, “a popa e as câmaras da Almirante, que possui noventa e quatro peças de canhões de bronze, são douradas e aformoseadas de esculturas”<sup>137</sup>. Uma semana depois, voltava a escrever-se da capital portuguesa que a frota tinha partido no dia 1, reafirmando que era constituída por oito navios (muito grandes e magnificamente equipados), mas agora especificando que os outros quatro, eram duas chalupas<sup>138</sup>, e dois patachos<sup>139</sup>.

Depois de alguns contratemplos com os ventos a esquadra chega finalmente a Villefranche sur Mer, no dia 24 de Junho<sup>140</sup>, onde irá permanecer durante 104 dias, até ao dia 6 de Outubro<sup>141</sup>, antes de regressar a Portugal.

Para além do cronista da *Gazette*, a esquadra portuguesa não deixou naturalmente de impressionar todos que a viram, como foi o caso do núncio apostólico, que a ela se referia como sendo “tão pomposa como poderosa”<sup>142</sup>.

Um bom exemplo da sua receção pode-se encontrar no testemunho anónimo de um destes espectadores, que teve a possibilidade de ver, e visitar, o interior dos seus navios, cujo relato foi publicado no *Mercure Gallant*, na sua edição de Dezembro de 1682. Começando por afirmar que nunca vira nada de mais ágil do que os portugueses que ali se encontravam, o cronista realça o brilho do seu dourado, bem provida de todas as coisas, composta de nove navios de guerra, e perto de seis mil homens. De seguida, transcreve o relato de um saboiano, curioso das coisas portuguesas, que fora expressamente a Villefranche, ver a esquadra portuguesa<sup>143</sup>.

---

<sup>133</sup> **Gazette**, Turin, 15 mars, 1682, p.208.

<sup>134</sup> **Gazette**, Lisbonne, 30 mars, 1682, p.267.

<sup>135</sup> **Gazette**, Turin, 19 avril 1682, p.258.

<sup>136</sup> **Gazette**, Lisbonne, 27 avril, 1682, p.315.

<sup>137</sup> **Gazette**, Lisbonne, 2 juin, 1682, p.351.

<sup>138</sup> Embarcação de dois mastros, o grande e a mezena, com pano latino quadrangular. No mastro grande arma um mastaréu. LEITÃO, Humberto, *op. cit.*, p.155.

<sup>139</sup> **Gazette**, Lisbonne, 8 juin, 1682, p.375.

<sup>140</sup> **Gazette**, Turin, 28 juin 1682, p.379.

<sup>141</sup> **Gazette**, Turin, 17 octobre 1682, p.709.

<sup>142</sup> Cidade do Vaticano, ASV, Lettere della Segreteria di Stato – Portogallo, vol. 38, fol. 90. Cit. por BRAGA, Isabel M. R. Mendes Drumond - **D. Maria Francisca Isabel de Sabóia (1646-1683), rainha de Portugal**, p.198.

<sup>143</sup> **Mercure Gallant**, Decembre 1682, p.281.

Embora salientando que o navio, que se destinava a transportar o príncipe para Lisboa (o *S. Francisco de Assis*), era de uma beleza surpreendente, dos maiores que havia sobre todos os mares, e valorizando a sumptuosidade da sua construção, com 84 peças de ferro, acaba por se dedicar em particular à extensa descrição da câmara da mesma, que constitui um importante e raríssimo documento sobre o interior dos nossos navios<sup>144</sup>.

Outra fonte coeva, que se refere a esta armada, são as referidas memórias de Tristão da Cunha de Ataíde, conde de Povolide, precisamente um dos nobres embarcados nesta esquadra<sup>145</sup>. O autor é mais narrativo, e preocupa-se menos com a descrição do ornamento (que sintetiza numa sentença: “as principais naos doiradas à competência com grande riqueza, e grande luzimento de vestidos”), referindo mesmo que, “mais breve seria a viagem se a Capitânia fora mais veleira como as mais naus, mas a sua grandeza o impedia”.

No entanto, faz uma relação da frota, que se compunha de doze naus, e um patacho, do armamento de cada uma delas, dos comandos, e da respetiva tripulação, assim como de todos os nobres que nela foram embarcados.

O prestígio e riqueza desta frota perdurará até ao século XIX, descrita por Manuel Franco de Sequeira, ou Simão da Luz Soriano, os quais acrescentam mais alguns dados importantes.

---

<sup>144</sup> Dada a raridade desta relação, e de se tratar de um importante documento inédito, não podemos de deixar de aqui fazer a sua transcrição integral:

“Le Vaisseau que doit monter Son Altesse Royale, est des plus beaux, & des plus grands qui soient sur toutes les Mers. Celuy du Vice-Amiral, qui représente la grandeur de la Couronne, est d'une beauté surprenante, & il y a lieu de douter que le Vaisseau que monta jadis Cléopatre, Reyne d'Egypte, ait été aussi superbe. Je feray seulement la description de la Chambre du Capitaine, qui vous laissera juger de la magnificence des autres Apartemens, sans parler du corps du Bâtiment qui port 84 pieces de Canon de fonte. Cette Chambre est de trois toises de largeur sur quatre de long. La Porte est brisée en deux grands Cristaux. A l'ouverture se présentent deux gros Lions d'argent, soutenant d'une de leurs pâtes l'Ecusson des Armes de Portugal. Huit grands Cabinets d'une riche Marquerie de la Chine, y tiennent lieu de Tapisserie. Les Portes sont de deux grands Chassis de Cristal, admirablement bien ciselées. Le dedans est plein de Vaisselle de Vermeil doré, & d'argent, dans un ordre tres agreeable & en fort grand nombre. L'on en voit des plus massives Pieces arrangeées sur le plancher, comme Cassolettes, Chausoirs, Gueridons, Singes, Paons, Poulets d'Inde, Lions, Figures humaines y autres, au nombre de quarante. Le Plancher est fait d'un Parquet de bois de Bresil, qui par rapport de diverses Pierres des plus beaux coloris, forment une Oysellerie d'un artifice admirable. Le Plafond est d'une Miniature des plus rares, avec un fond d'or. Les Fenestres sont de Cristal, & leur Menuiserie de bois de Bresil, représentant diverses Moresques. Au costé droit de la Chambre, il y a comme dans un Alcôve le plus somptueux & le plus magnifique Lit qui se puisse voir. La Couche & les Piliers sont d'argent massif, soutenus par quatre Lions du mesme métal. Les Courtines, & la Contrepointe, sont de Toile d'or par bandes, enrichies de Pierrieries. La Housse est d'une Gaze noire, parsemée de fleurettes d'or. Il n'y a ny Sieges ny Fauteuils, mais on y voit deux piles de Carreaux de divers Velours en broderie or & argent. Afin que l'oreille ne soit pas jalouse du bonheur de la veue elle est réglée d'un Ramage continual de vingt quatre Serins de Canarie, glorieux de se voir dans des Cages du plus beau Corail. Quand cet Officier reçoit visite, il fait entendre un Concert qui charme. Ce sont Mores de l'un & de l'autre Sexe, jeunes bien faits, & vêtus à la mode de leur País, qui chantent, qui jouent des instrumens. Le Goust est aussi de la partie et l'on y sert sur des Tables d'argent, de toutes sortes de Mets exquis, & délicieux.”, *Mercurie Gallant*, pp.281-286.

<sup>145</sup> ATAÍDE, Tristão da Cunha de (1º conde de Povolide) - **Memórias históricas de Tristão da Cunha de Ataíde 1º Conde de Povolide**, pp.120-125.

**Tabela 5**

Nome	cargo	comando	peças	equipagem
<i>S. Francisco de Assis</i> <sup>146</sup>	Capitânia	Pedro Jacques de Magalhães	80 <sup>147</sup>	1000
<i>S. Benedito</i>	Almiranta	Conde de S. Vicente	80/94	700
<i>Santa Clara</i>	Contra-almiranta	Gonçalo Costa de Meneses	70	600
<i>Santo António de Olande</i> <sup>148</sup>		Marquês da Fronteira	70	600
<i>São Boaventura</i>		Conde de Cucolim	60	500
<i>Santo António das Flores</i>		João de Castro Telles	60	550
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição</i>		Luis Lobo da Silva	70	600
<i>S. Francisco de Borja</i>		Vitório Zagal	60	550
2 chalupas				
2 patachos (3?)				

É Inácio Vilhena Barbosa que transcreve uns apontamentos de Sequeira, que lhe terão sido fornecidos pelo Abade de Castro. Segundo estes, aparelharam-se oito naus pintadas e douradas, sendo a Almirante “toda ornada em ouro por dentro; a popa e prôa até à flor d’água; e os bordos até às portinholas das peças; a câmara da popa era pintada pelos melhores pintores de Lisboa (como Manuel da Silveira, Bento Coelho da Silveira, Feliciano d’Almeida, António de Oliveira Bernardes, entre outros); e assoalhada de pão preto e marfim; a cama era magnífica; o Estandarte Real de seda [...] de moido que bem merecia esta embarcação o nome de Monte de Ouro, que se lhe pôs. Nesta não hia o retrato da Princeza [...] pintado por Josefa de Óbidos, porque foi o que se julgava mais parecido com a Princeza, a Senhora D. Isabel”<sup>149</sup>. Não sabemos sob que base assenta a atribuição dos trabalhos aos pintores referidos, dada a ausência de qualquer referência documental. O único artista que efetivamente apresenta bases documentais sobre o seu trabalho para esta frota, Fernão Álvares de Paiva, nem sequer é ali mencionado. Por outro lado, o rol de pintores e entalhadores enumerados pelo mesmo Sequeira, a propósito da obra do bergantim real de 1729, mostra-se deveras fantasioso, onde se inclui mesmo o nome do pintor régio Lourenço da Silva Paz, falecido em 1718.

<sup>146</sup> Esta nau era da Junta Geral do Comércio, e tinha acabado de se construir nos seus estaleiros.

<sup>147</sup> Ataíde refere apenas 20 peças, o que deverá tratar-se de um erro do autor, ou da transcrição do manuscrito. A *Gazette de Paris*, também refere apenas 800 homens, e não os 1.000 apontados por ele. A mesma discrepância se encontra na artilharia da *S. Benedito*, que era de 94, segundo a mesma gazeta, e aqui reduzidos a 80 peças. Também as duas chalupas e um patacho, são dadas como naus no elenco do conde.

<sup>148</sup> Trata-se provavelmente da nau *Santo António de Pádua*, da Junta Geral do Comércio, em que o autor especifica a sua origem holandesa (Países Baixos), dado que nenhuma das outras fontes se refere a ela com essa designação, nem tão pouco seria de esperar essa invocação. Como vimos, também a nau Capitânea da Armada de Portugal, em 1662, era de fabrico holandês, como se verifica na gravura citada de Dirk Stoop.

<sup>149</sup> BARBOSA, Inácio de Vilhena - **Bateis, Galés, Bergantins, Galeotas e outras embarcações de gala dos nossos reis**, p.75.

Vilhena Barbosa acrescenta ainda que a câmara era toda forrada de cedro, ébano e pau santo, com incrustações de tartaruga, marfim, ouro e prata. Por seu lado, Luz Soriano, também se refere à *Monte de Ouro*, que se sobressaia de todas as naus que se aparelharam com todo o primor, com o seu interior folheado de oiro, bem como a popa e proa, seguindo de perto o texto de Vilhena Barbosa<sup>150</sup>.

Face a estas novas preocupações com a imagem, do rei e do reino, propagadas através da riqueza e luxo dos seus navios, não é de surpreender que, em 1687, por ocasião do segundo casamento de Pedro II (1638-1706), com Maria Sofia de Neuburgo, o soberano, que esteve na base dos mais luxuosos festejos a que Lisboa assistiria no século XVII, tenha dado origem ao mais admirável bergantim de gala criado para a Coroa<sup>151</sup>.

Rodrigues da Costa foi disso testemunha ao referir-se aos navios da Armada que estavam no porto de Lisboa, atribuindo ao rei essa responsabilidade, em consonância com o parecer do 1º conde de Povolide, a que nos referimos anteriormente: “Estavam os navios da Armada Real desta Coroa [...] tremolando brandamente as bandeiras, flamulas, e galhardetes de que se ornavão, e junta esta fermosa pompa bellica com a riqueza das poupas, e proas destes navios soberbamente entalhados, e dourados, fazião huma vista não menos agradável que magestosa, [...] assim pela opulência com que estão ordenadas, como pela sua fabrica, que tem apurado o ultimo primor da arte por maravilhosa direcção de S. Majestade”<sup>152</sup>.

Este cortejo é um perfeito exemplo, não só do novo esplendor do Barroco, como do auge que atingiu durante o reinado de D. Pedro II, mormente no tocante à Marinha, perfeitamente a par das recomendações de Jean-Baptiste Colbert, defendendo que a grandiosidade dos soberanos, dependia tanto da quantidade e poder dos seus navios, como da pompa e beleza dos seus ornamentos, conceito que se manterá válido até meados do século XVIII. Veja-se, por exemplo, como ainda em 1755, se estranhava perante a ausência de ornamentos da esquadra francesa que visitou Lisboa, como relatava o cavaleiro de Courtils: “Examinaram muito bem os nossos navios e os especialistas concordam que nunca viram mais bem equipados e tão fortemente armados. Há muitas pessoas que criticaram a sua falta de dourados e de ornamentos ao estilo antigo, ao que nos limitámos a responder que não havia nada de bonito na esquadra, mas que tudo era bom”. Acrescenta

<sup>150</sup> SORIANO, Simão José da Luz - **História do Reinado de El-rei D. José e da Administração do Marquês de Pombal**, T.1, p.104.

<sup>151</sup> SALDANHA, Nuno - **AUREA NAVIS. Imagem e Poder - As embarcações de gala reais e os cortejos aquáticos no Barroco (1619-1687)**. Vilhena Barbosa considera que este bergantim, usado no casamento com Sofia de Neuburgo, teria sido construído para as solenidades de D. Isabel (Barbosa, 1866: 75), o que carece de confirmação documental.

<sup>152</sup> COSTA, António Rodrigues da - **Embaixada que fes o Excellentíssimo Senhor Conde de Villar-Maior (hoje Marques de Alegrete) ao Sereníssimo Príncipe Philippe Guilhelmo Conde Palatino do Rhim. Conduçam da Rainha Nossa Senhora a estes Reinos, festas, & applausos, com que foi celebrada sua felix vinda, & as augustas vodas de Suas Majestades.** (Sublinhado nosso).

ainda que o próprio rei D. José (1750-1777) terá respondido a estas críticas, dizendo: “são navios para lutar e não para ser mostrado.”<sup>153</sup>

Conhece-se ainda um outro documento com uma pequena descrição sobre o estado da Marinha portuguesa, nos finais de Seiscentos, intitulado “Mémoire touchant la Marine de Portugal”. Trata-se de um importante manuscrito, revelado por Edgar Prestage em 1936<sup>154</sup>, atribuído a um fidalgo francês, Theófile Dupineaut, que esteve em Lisboa, de 1686 até cerca de 1700.

Ao contrário da relação do capitão James Jennifer, feita cerca de dez anos antes, o memorialista francês divide os navios da Armada em apenas duas categorias, os do “Rei”, e os de “Comboio”, incluindo aqui os da carreira da Índia e do Brasil. O que esta listagem aporta de particular interesse e importância é a referência inédita ao calibre da artilharia das diversas baterias, permitindo saber a sua distribuição pelas diferentes pontes:

**Tabela 6**

<b>Nome</b>	<b>peças</b>	<b>Calibres (lbs)</b>	<b>equipagem</b>
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Esperança</i> <sup>155</sup>	(70)	16/8/6	(400)
<i>S. Benedito</i>	70	16/8/6	400
<i>Santa Clara</i>	70	16/8/6	400
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assunção</i>	56	12/8/6	350
<i>São Boaventura</i>	56	12/8/6	350
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas</i>	56	12/8/6	350
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França (JGC)</i>	56	12/8/6	350
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boa Viagem</i>	30	6/4	160
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso</i>	30	6/4	160
<i>Santo António de Caravala</i>	30	6/4	160
<i>Mazagão (? Le Magazan)</i>	26	6/4	120

Pelos dados, podemos aferir de que se tratava de uma frota de sete naus (de 70 e 56 peças), de três fragatas, e um outro navio mais pequeno, de apoio.

<sup>153</sup> COURTILS, Chevalier Charles Christian de - **Description de Lisbonne Extraite du Journal de la Campagne des Vaisseaux du Roy en 1755, par le Chevalier des Courtils**, pp.136-137.

<sup>154</sup> PRESTAGE, Edgar; FONSECA Quirino da - **Memoria sobre a Marinha Portuguesa no Reinado de Pedro II**, pp.267-275.

<sup>155</sup> O autor não indica quaisquer dados sobre esta nau, provavelmente por ser um navio novo (lançado em 1698), contudo, não deverá ser diferente das seguintes, dado que foi uma das utilizadas no auxílio naval a Inglaterra, em 1706, no cerco de Gibraltar, como capitânia dos seis navios da frota portuguesa.

Quanto à esquadra de comboio, também ela constituída por onze navios (o que nos parece incompleta), e mais fraca no tocante ao seu armamento, era a seguinte:

**Tabela 7**

Nome	peças	calibres (lbs)	equipagem
<i>São João de Deus</i> (JGC)	60	12/8/6	400
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Estrela</i> (JGC)	60	12/8/6	400
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Monsaraz</i>	60	12/8/6	400
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça</i> (JGC)	56	12/8/6	350
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Praças</i>	56	12/8/6	350
<i>São Marçal</i>	50	12/8/6	300
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Remédios</i>	50	12/8/6	300
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Necessidades</i>	50	12/8/6	300
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Cursa (Cardais ?)</i>	50	12/8/6	300
<i>Santo António Caravela</i>	12	6/4	40
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Betencourt</i> (JGC)	12	6/4	40

Para além de se referir à equipagem, postos, e vencimentos, à organização da Marinha, dos armazéns e arsenais, cargos e ofícios, destaque para uma referência de particular importância: “Há um Mestre Construtor que tem o compromisso de administrar as obras sem nunca ter feito um negócio; atualmente é um francês que, por muito tempo, foi Mestre Carpinteiro e construtor em Brest para os navios do Rei”.

Este inventário não é muito diferente de uma relação enviada a Luís XIV (1643-1715) pelo seu embaixador em Lisboa, em 1698, onde se afirma que a Armada de Portugal (provavelmente referindo-se apenas aos navios do Rei), constava de “6 navios de guerra de 60 a 80 peças, de 3 fragatas de 40, e seis charruas armadas de 50 a 60 peças”<sup>156</sup>.

Visivelmente mais simples é o relato sobre a nossa Marinha, redigido por John Colbatch<sup>157</sup> em 1700. Clérigo e académico inglês, professor de filosofia moral em Cambridge, desde 1683, vem para Portugal nomeado como capelão da *British Factory*, onde permaneceu cerca de sete anos.

Logo no segundo capítulo, Colbatch debruça-se sobre o estado das Finanças do Reino, as Forças Terrestres e Marítimas da Coroa (*Of the Publick Revenues, and the Forces of the Crown, by Land and Sea*).

<sup>156</sup> SANTARÉM, Visconde de (Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e Carvalhosa - *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal: com as diversas potências do mundo, desde o princípio da monarquia portugueza até aos nossos dias*, T. IV, P2, p. ccclxi).

<sup>157</sup> COLBATCH, John - *An account of the Court of Portugal, under the reign of the present King Dom Pedro II. Whith some discourses on the interests of Portugal, with regard to other Sovereigns: Containing a relation of the most considerable transactions that have passed of late between that Court, and those of Rome, Spain, France, Vienna, England, &c.*

Refere que o rei possuía cerca de 25 navios de guerra (17 dos quais se apresentavam convenientemente preparados), grandes e pequenos, a maioria deles bem construídos, seguindo “os melhores Modelos Ingleses, de acordo com as instruções diretas de Suas Majestades, que dizem ter grande habilidade nestes assuntos e se deleita muito com eles”. Louva também o cuidado do soberano em prover marinheiros, procurando ter sempre um certo número de inscritos e prontos, para cujo encorajamento, tinha concedido vários privilégios e imunidades consideráveis, quando se mostravam devidamente qualificados<sup>158</sup>.

Todos estes dados, embora ainda careçam de um estudo mais aprofundado, permitem desde já avançar para uma caracterização dos navios deste período, mormente no tocante ao seu número, artilharia (calibres e quantidade) e tripulações. Contudo, ainda se encontram por apurar as suas tipologias face à reduzida iconografia e total ausência de planos de navios. É verdade que o período em causa assiste já a uma normalização das principais marinhas europeias, face às novas táticas do combate naval e do navio-de-linha”. No entanto, mantêm-se diferenças significativas entre os navios das maiores potências navais, como os ingleses, franceses e neerlandeses.

Segundo a documentação referida, terão trabalhado nos estaleiros de Lisboa, um construtor inglês (Jenefer, 1672), e um outro francês, de Brest (Dupineaut, 1686), mas não são indicados os navios que terão construído.

Dos poucos construtores portugueses identificados, e documentados, está Amaro Gomes Morim (act. 1679-c.1720), autor da nau *N.ª Sr.ª da Conceição*, que fez parte da esquadra que foi a Saboia. Serviu como Contramestre dos Carpinteiros na Ribeira de Lisboa desde outubro de 1679, e depois vai para o Brasil, como Mestre da Ribeira da Baía (1684), substituindo Pedro Gonçalves, que ali fizera a nau *N.ª Sr.ª do Pópulo*, trabalhando para a Ribeira da Junta Geral do Comércio<sup>159</sup>. Desenvolveu a sua atividade sobretudo como Mestre Construtor da Ribeira das Naus da Junta do Comércio, dado que as três primeiras naus, a *N.ª S.ª da Conceição* (a *Conceição Grande*), a *S. João de Deus*, e a *N.ª S.ª da Estrela* pertenciam àquela organização. Entre as diversas embarcações que construiu, contam-se algumas naus, de 60 a 74 peças de artilharia, embora se desconheçam ainda as suas dimensões e características.

Além deste, e dos quais pouco se conhece, e que trabalharam fora de Lisboa, estão Manuel de Mendonça, Domingos Jorge, Manuel e António Gil, Miguel e António Gonçalves (Ribeira do Porto)<sup>160</sup>; Manuel Costa (Índia); Inácio Gomes Dinis (Goa); ou o infeliz Francisco Martins (Baía)<sup>161</sup>.

<sup>158</sup> COLBATCH, John, *Idem*, pp. 40-41.

<sup>159</sup> Ver SALDANHA, Nuno, *op. cit.*, 2019.

<sup>160</sup> Para o conhecimento da construção naval no Porto, nos séculos XVII e XVIII, veja-se a obra fundamental de RAU, Virginia - *Achegas para o estudo da construção naval durante os séculos XVII e XVIII na Ribeira do Ouro - Porto*.

<sup>161</sup> GONÇALVES, António - **A Construção Naval em Portugal**, pp.167-168.

Por outro lado, fundamental para a caracterização dos navios deste período é o conhecimento das suas medidas e dimensões, o que precisamente permitiria perceber as suas características e eventuais especificidades. Infelizmente, até à data, as únicas medidas que conhecemos, são de um navio construído na Ribeira de Goa, em 1697, o *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. Madre de Deus, S. Francisco Xavier e Santo António*, referido por Marques Esparteiro<sup>162</sup>.

Tratava-se de uma fragata (assim designada na documentação), de 56 ou 60 peças, de duas cobertas, cujas dimensões eram as seguintes:

**Tabela 8**

	<b>côvados</b>	<b>palmos</b>
<i>Quilha</i>	64	(128)
<i>roda de proa (alto)</i>	18	36
<i>roda de proa (lançamento)</i>	13	26
<i>Almeida</i>	15	30
<i>Gio</i>	17	34
<i>cadaste (lançamento)</i>	4	8
<i>Pontal</i>	10,5	20
<i>segunda coberta</i>	4	8
<i>primeira coberta (alto)</i>	4	8
<i>Boca</i>	21	42
<i>portinholas da primeira coberta (12)</i>	1.75	3,5

Embora o período pareça bastante mais pobre, relativamente a períodos anteriores, no tocante à tratadística, à luz do que se conhece hoje, Rocha Madahil identificou um interessante tratado de arte naval, de autor anónimo, o qual certamente não terá sido o único a ser produzido na época<sup>163</sup>.

Quanto à dimensão da Armada de D. Pedro, podemos fazer uma ideia, embora aproximada, partindo da lista das naus e fragatas construídas durante este período (1668-1706), enumerada na obra de Marques Esparteiro, à qual se podem acrescentar os diversos navios que, até à data, foram identificados. O autor contabilizava assim um total de 55 unidades construídas (7 galeões + 27 naus + 21 fragatas), a que se devem somar as 19, herdadas do reinado do seu irmão (oito galeões + cinco naus + seis fragatas).

Um aspeto importante, que frequentemente tem sido depreciado, é o contributo dado pela Junta Geral do Comércio, ao incremento e desenvolvimento da Armada de Portugal, participando ativamente nas diferentes missões, partilhando competências e responsabilidades.

<sup>162</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três Séculos no Mar. Naus e Navetas (1640-1910). Parte II, Vol.I**, p. 128.

<sup>163</sup> MADAHIL António Gomes da Rocha - **Um desconhecido tratado de arte naval portuguesa do século XVII**, pp.277-293.

De lembrar que a Junta, era já uma instituição estatal, desde 1657, resultante da incorporação da antiga Companhia Geral do Comércio do Brasil (instituída a 8 de Março de 1649), transformada em Junta Geral do Comércio, por Decreto de 15 de Novembro de 1662, e recebendo o seu o primeiro Regimento no ano seguinte. Com esta incorporação, os seus objetivos começaram a identificar-se, cada vez mais, com os da Armada Real, cujas incumbências foram muito além da mera escolta das frotas para o Brasil, ou mesmo para a Índia. Ao longo de mais de meio século, até à sua extinção em 1720, os navios da Junta navegaram com o seu pavilhão branco com a imagem da Senhora da Conceição (e a legenda *Sub tuum praesidium Pro Fide, & pro Patria mori*), cumprindo as mais diversas missões. Era geralmente mencionada como “segunda Esquadra”, ou “Frota do Brasil”<sup>164</sup>.

Como vimos, a *S. Francisco de Assis*, nau da Junta, foi a escolhida como Capitânia, comandada por Pedro Jacques de Magalhães, na viagem a Saboia, para ir buscar o duque para o casamento com D. Isabel, assim como a *Santo António de Pádua*.

A *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição* (1686-1699), fez várias viagens à Índia, entrou no combate naval de Damão (1694), no de Bijapur (1695) e no de Mascate (1697). A *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Estrela* (1694-1722) e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Bettencourt* (1700-1701) participaram no socorro de Mombaça em 1699, no combate de Surrate em 1714, e na expedição ao Canará em 1713-1714. A *S. João de Deus* (1691-1706) entrou na defesa do cerco de Gibraltar, em 1705, por ocasião da Guerra da Sucessão de Espanha. Por fim, a *S. Lourenço* (1716-1734), já no reinado de D. João V, integrou a esquadra portuguesa que combateu na célebre batalha do cabo Matapão, em 1717.

Apesar de geralmente menosprezada pela historiografia, esta poderosa instituição ocupou um lugar de extrema importância, mormente para a Marinha Portuguesa, pelo menos durante os reinados de Pedro II e de D. João V. Das 27 naus acima mencionadas, fabricadas ao longo do período aqui tratado, 11 delas foram construídas nos estaleiros da Junta, no continente e no Brasil, sobretudo nos arsenais de Lisboa e da Baía, além dos de Pederneira, Porto, Aveiro, Alcácer, São Vicente, Rio de Janeiro e Maranhão. Para além destes, a Junta Geral de Comércio podia também fretar navios, recrutar soldados e marinheiros no estrangeiro, e usufruir da concessão de seis navios de guerra da Coroa, pagos a prazo.

Tratava-se de um “Estado dentro do Estado”, com as suas Forças Armadas próprias, com diversas prerrogativas, como o direito a usar as Armas Reais na sua bandeira, ou nomear os capitães e oficiais subalternos dos seus navios<sup>165</sup>. Comparem-se, por exemplo, os valores, dos arsenais da Coroa e os da Junta, para se perceber a quase equivalência dos mesmos. Em 1713, a Coroa possuía um regimento de Marinha de 1.000 homens, e

<sup>164</sup> BRANCO, António do Couto de Castello - *Memorias militares, pertencentes ao serviço da guerra assim terrestre como marítima, em que se contém as obrigações dos officiaes de infantaria, cavallaria, artilharia e engenheiros; insignias que lhe tocam trazer; a fórmula de compôr e conservar o campo; o modo de expugnar e defender as praças, etc.*, pp.155-156.

<sup>165</sup> Os oficiais da Coroa eram nomeados pelo General da Armada.

800 000 cruzados de renda, enquanto o Arsenal da Junta, tinha igual número de praças<sup>166</sup>, e uma renda de perto de 700 000 cruzados. Como referia o agente francês Viganego, em inícios do século XVIII, “Esta Câmara tem a mesma inspeção, dá as mesmas ordens, aos mesmos oficiais, e faz cumprir a mesma política, no que diz respeito aos navios destinados ao comércio, que os oficiais do Rei, para os navios de Sua Majestade”<sup>167</sup>.

### 2.3.2. A Armada Joanina (1707-1750) (NS)

O estado do conhecimento sobre os navios da Armada, para o conjunto do século XVIII, é consideravelmente superior ao do período precedente. Não obstante a informação ainda se manter escassa, no tocante à primeira metade da centúria, ela vai progredindo de forma exponencial à medida que avançamos no tempo<sup>168</sup>.

As fontes documentais e iconográficas são bastante mais abundantes, tanto em quantidade como em diversidade. De salientar que data dos finais deste período o início da prática do desenho prévio dos navios, com o construtor Manuel Vicente Nunes<sup>169</sup>, apesar de, infelizmente (e misteriosamente), terem chegado até nós muito poucos exemplares.

Para além de um inventário bastante satisfatório dos diversos navios<sup>170</sup>, também estão identificados quase todos os mestres construtores que trabalharam nos principais estaleiros continentais (Lisboa, Porto, Vila do Conde), e ultramarinos (Baía, Rio de Janeiro, Pernambuco, Maranhão, Pará, Goa, Damão e Timor), assunto sobre o qual temos desenvolvido a nossa investigação.

É do conhecimento geral que o novo soberano, D. João V, deu particular importância ao desenvolvimento da nossa Armada nos seus múltiplos aspetos, tanto no tocante à construção, quanto à formação dos seus mestres e oficiais. De salientar, a necessidade do ensino da Matemática, a Aula das Máquinas Náuticas da Academia Militar, o projeto de uma Escola Naval (1713) ou a construção de um novo arsenal (1715).

Ao seu reinado se deve a importante criação da Secretaria de Estado de Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, em 1736 (28 Junho), sob a direção de António Guedes Pereira, como foi referido em capítulo anterior. O Conselho de Estado, sob o ministério de João da Mota e Silva, passa a ser formado por três Secretários de Estado - o da Marinha;

<sup>166</sup> Embora em 1716, o seu número seria reduzido para 800, segundo o embaixador M. de Mornay.

<sup>167</sup> PRESTAGE, Edgar, FONSECA, Quirino da, *op. cit.*, p.275.

<sup>168</sup> Vejam-se os estudos mais recentes de SALGADO, Augusto; GONÇALVES - **Parte I – Navios**. Para a segunda metade de Setecentos, de referir sobretudo, JÚNIOR, Abílio Cruz - **O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII**; e as diversas obras de PEREIRA, José António Rodrigues, particularmente para o período das Guerras Peninsulares, como **A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão**, vols. I (1793-1807 – A Armada e a Europa) e II (1807-1823 – A Armada e o Brasil).

<sup>169</sup> Veja-se SALDANHA, Nuno - **Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), Primeiro Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I**.

<sup>170</sup> Embora sempre sujeito a adendas e correções, faltando frequentemente informação sobre características, medidas, e armamento, e particularmente mais deficiente para os navios mais pequenos, abaixo da classificação da fragata, naquilo a que a *Royal Navy* designava como “Unrated naval vessels”.

o dos Negócios Estrangeiros e da Guerra (Marco António de Azevedo Coutinho<sup>171</sup>); e o dos Negócios do Reino (Mota e Silva).

Ao lado do rei, estava a importante figura do seu irmão, o infante D. Francisco, grande entusiasta dos assuntos marítimos, conforme o atestam diversas personalidades da época, o qual terá tido certamente grandes responsabilidades nas decisões da Coroa. Segundo o citado agente Viganego, em ofício de 10 de Dezembro de 1713, o infante “era mui pratico em tudo quanto dizia respeito á marinha, e era entendido na construção naval e nas manobras”. Promoveu o armamento de diversos navios quando necessário, comprou dois navios (um de 80 e outro de 30 peças de artilharia) para oferecer ao soberano, e mandou fretar um navio genovês de 50 peças para ir a Malta<sup>172</sup>.

Veja-se, por exemplo, o elogio no prefácio da *Dieta Náutica e Militar*, de 1720: “o Infante dedica-se em aprontar os navios que vão mandar sair, tendo uma maravilhosa inclinação pela Marinha; sabe da construção e comanda a manobra perfeitamente; se o seu irmão tivesse uma grande armada, seria capaz de a comandar e não haveria ninguem sob a sua direcção que ousasse faltar ao seu dever, mas para sua infelicidade todas as forças de Portugal se reduzem a quatro navios de guerra...”<sup>173</sup>.

Em termos do tipo de navios e conforme é comummente sabido, entre a década de 1650 e 1850, a guerra naval foi dominada pelo navio-de-linha e pela linha de batalha. Estes grandes navios de madeira de três mastros, tinham cerca de 120 a 210 pés de comprimento, uma boca de 30 a 60 pés, transportando entre 40 e 130 canhões, montados ao longo de uma, duas, três (ou até mesmo quatro) cobertas. O navio de linha era a arma mais cara, tecnologicamente avançada, e impressionante da época, e um reflexo do poder naval das diversas nações.

As exigências para um navio servir na linha de batalha foram aumentando ao longo do tempo. Em meados do século XVII, um navio com 40 canhões qualificava-se como navio-de-linha, mas, no início do século XVIII, já eram necessários, pelo menos, 48 ou 50. Em meados do século XVIII, passaram a 64 canhões e, a partir de 1780, a marinha francesa começou a eliminar gradualmente os navios com menos de 74.

Não sabemos exatamente quando Portugal introduziu este sistema do combate em linha<sup>174</sup>, certamente já conhecido na segunda metade do século XVII, sendo que, em 1710,

<sup>171</sup> Como Azevedo Coutinho se encontrava em Londres, e aí teve de permanecer até outubro de 1739, o seu cargo teve de ser temporariamente ocupado por António Guedes Pereira, que acumulou as duas secretarias, de 1736 até 1739.

<sup>172</sup> SANTARÉM, Visconde de (Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e Carvalhosa) - *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal*, T. V, P2, pp. ccxlvii-ccxlviii.

<sup>173</sup> Citado a partir de SILVA, Guilherme Conceição - *Dieta Náutica e Militar: um manuscrito inédito do século XVIII regulamentando a vida a bordo*, p.22.

<sup>174</sup> Segundo Jonathan Dull, Vasco da Gama já teria usado este sistema na Índia: “A Portuguese fleet commanded by Vasco da Gama seems to have employed a line of battle off the coast of India in 1502. Its use was intermittent, however, because its main advantage was mutual support in an artillery duel”. DULL, Jonathan R. - *The Age of the Ship of the Line. The British and French Navies, 1650-1815*, p.2.

ele é já referido por Castelo Branco nas suas *Memórias Militares*, assim como as características que deviam possuir: “Uma Armada Naval se compoem de Navios de guerra, e os que se costumam meter em linha de batalha devem de ser de cincuenta peças para cima inclusivel. Tambem se usa de Navios de fogo, a que chamam Burlót, e algúas embarcaçoens pequenas, que chamam curvetas, ou mexeriqueiras, que sam para avizos, e descobrirem o Mar, e para isso se avançam do Corpo da Armada; Tambem servem para passarem algumas ordens, que se nam tem pervinido: Ha mais embarcaçoens para Hospitaes, Boticas, e transportes, que levam Cavallaria, ou gente de desbarque para qualquer operaçam; outras levam morteyros para bombardear a povoação. [...] nam devem de ser menos de quinze Navios, nem passar de mais de vinte, e sendo de mais número, se dividem em esquadras.”<sup>175</sup>.

Naturalmente, a partir do momento em que se adotou esta nova tática da batalha em linha, houve a necessidade de se alterar o desenho e características dos navios, nomeadamente o gradual desaparecimento dos castelos de popa e proa (por ter sido dada maior importância à artilharia), e o consequente aumento progressivo da sua artilharia, em número e calibre, com as necessárias adaptações estruturais. Consequentemente, a construção mais exigente, levou a um prolongamento do tempo de vida dos navios, de anos, para décadas.

Estas novas fortalezas flutuantes, tornaram-se cada vez mais exigentes no respeitante ao poder de fogo, que deveria, senão superar, pelo menos igualar o da linha de batalha da esquadra inimiga. Isto levou consequentemente ao apartamento dos navios mais pequenos, e menos artilhados, reduzidos a missões de reconhecimento, comunicações, e outras funções de apoio, como apontou Castelo Branco.

Não é uma tarefa isenta de dificuldades, senão mesmo inexequível, caracterizar os navios deste período, mormente no tocante aos navios-de-linha. Para além da lacuna generalizada de muitos dados fundamentais, e da quase inexistência de planos de navios, a documentação iconográfica, pouco fiável, é frequentemente inconclusiva, quer pela liberdade artística dos seus autores, como pela escassez de detalhe das mesmas.

Por outro lado, a Marinha portuguesa não adotou, à semelhança das congéneres inglesa e francesa, uma clara classificação por classes, mas de acordo com o número de canhões e de cobertas. Ora, este sistema acaba por tornar praticamente obsoleta qualquer classificação, uma vez que a artilharia dos navios era constantemente alterada, de acordo com as missões, obstando a que permanecessem numa mesma classe. E isso, não só no tocante às diversas “ordens” (ou “lotes”, como aqui se designavam as classes), mas permitindo igualmente uma oscilação entre tipos. Assim, um mesmo navio, ao longo da sua carreira, como frequentemente sucede, podia ser classificado (de acordo com o sistema inglês) entre duas ou três classes contíguas ou, para as mais baixas, ser referido tanto como nau como fragata, ou vice-versa.

<sup>175</sup> BRANCO, António do Couto de Castello - **Das Batalha; Navaes com as formas e incidentes que cauzaram, e explicasam dos nomes da marinage, e construicam dos navios**, p.170.

Isto não quer dizer, naturalmente, que houvesse tantas classes quanto navios<sup>176</sup>, ou que os portugueses não tivessem regras para os classificar, como se queixava o autor da *Dieta Náutica e Militar* em 1720<sup>177</sup>, mas que o seu sistema era de grande flexibilidade. Diversamente das críticas que tem sido alvo, cremos que ele até tinha as suas vantagens, e mostrou-se perfeitamente adequado, mormente para as forças navais de países com menos recursos. Em vez de se construíssem dois ou três navios, fazia-se apenas um, que se artilhava de acordo com as diversas necessidades. Claro que, para isso, eles tinham de ser concebidos de forma a permitir essa adaptabilidade, com uma estrutura e um número de portinholas que possibilitassem um aumento da artilharia, ou a sua redução, muitas vezes para o transporte de madeiras, e outros materiais. Para esse efeito montava-se um rebordo na coberta superior<sup>178</sup>, e também se eliminava a bateria inferior colocando talabardões<sup>179</sup> por fora das portinholas.

Um claro testemunho que documenta esta multifuncionalidade dos nossos navios, é uma avaliação que se fez da nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte do Carmo*, em 1771: “A Nau Monte do Carmo: he feita na Bahia; ainda que tem 60 Pessas; he do Lotte de 50. Com Agoada, e Artilharia a bordo demandará 17 Péz: carregada na forma das Naus que vão para a India, demandará 19 Péz; He forte e boa para carga, tapandolhe-se a Bataria debaixo; e fortificando-se com uns talabardões, por fora das portas”<sup>180</sup>. Ao contrário do que sucedia frequentemente com a Armada das Províncias Unidas, transformando navios mercantes em navios de guerra, em Portugal, eram estes que se convertiam em unidades de transporte de diversos materiais.

Em alguns aspectos, atrevemo-nos a dizer que é como se a Armada de Portugal funcionasse como uma grandiosa Companhia das Índias nas suas vertentes comercial e militar. Aliás, a integração da Junta Geral do Comércio no Estado, acabou naturalmente por transferir as suas diversas responsabilidades (construção, escolta, defesa), e custos, para a Coroa.

As primeiras décadas do século revelam alguma hesitação, motivada por uma certa indefinição dos modelos, que se pautaram pela escolha de sucessivos mestres, primeiro franceses, e depois ingleses, à frente da construção da Ribeira de Lisboa.

---

<sup>176</sup> Na verdade, podemos encontrar quase todos os números pares possíveis, na classificação ascendente de navios, entre as 50 e as 74 peças de artilharia.

<sup>177</sup> Segundo Nuno Valdez dos Santos, talvez se trate do Capitão-Tenente Francisco José da Câmara de Vasconcelos. PEREIRA, J. M. Malhão (coord.); SANTOS, N. Valdez dos (notas introd. e transcrição) [et al] - **Dieta Náutica e Militar: um manuscrito inédito do século XVIII regulamentando a vida a bordo**, fol.178-178v.

<sup>178</sup> Este expediente, de prever um rebordo, era muito comum nos navios construídos no Brasil, posto que, a sua primeira missão era quase sempre a de transportarem madeiras para Lisboa. SALDANHA, Nuno - **A nau de guerra Santo António e S. José (1763-1828), de António da Silva Araújo**, p.105.

<sup>179</sup> Ou *Alcatrates*, série de madeiros colocados de popa à proa sobre os topes das aposturas e que servem de remate ao revestimento interno e externo. LEITÃO, Humberto - **Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual**, 3<sup>a</sup> ed., p.28.

<sup>180</sup> Arquivo Histórico Ultramarino. Bahia. c.1771. AHU-ACL CU005, Cx. 167, D. 12646.

Como vimos, Teófile Dupineaut, que esteve em Lisboa nos inícios de Setecentos, sem identificar o nome, fala-nos de “um Mestre Construtor que tem o compromisso de administrar as obras sem nunca ter feito um negócio; atualmente é um francês que, por muito tempo, foi Mestre Carpinteiro e construtor em Brest para os navios do Rei”<sup>181</sup>.

A este, seguiu-se um tal Chabert, natural de Marselha, formado em Toulon, familiar dos conhecidos irmãos Chabert, Simon e Jean-Baptiste Chabert, influente Construtor de Galeras de Luís XIV (1643-1715), que aqui terá chegado em 1710, falecendo cinco anos depois. Segundo Pietro F. Viganego, em 1713, tinha já construído três naus, uma de 80, e outras duas de 66 peças<sup>182</sup>, e era muito estimado pelo infante D. Francisco. Depois, temos ainda Josef Guérouard (act. 1718-1719)<sup>183</sup>, contratado em Paris, pelo embaixador Luís Manuel da Câmara, Conde da Ribeira, em 1717. Chega a Lisboa em Fevereiro de 1718, depois de desembarcado em Vigo, vindo de Nantes, tendo feito o resto do percurso por terra. Era construtor no porto de Toulon, no célebre estaleiro de François Coulomb, e veio com o irmão, o construtor Jean Guérouard e a cunhada. Em Março mandam vir de Marselha um modelo de nau, com 20 pés de comprido, provavelmente para as suas aulas, como estava previsto no contrato. Passam depois ao serviço da Coroa Espanhola, indo para Cádis, perdendo-se-lhes o rasto. Contudo, não temos qualquer notícia de que tivessem aqui construído algum navio.

Mais tarde, também a Ribeira do Porto receberia um francês, o construtor João Baptista Dhoudain (act. 1737-1741). Sabemos que ali construiu, pelo menos, a nau *N<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> da Oliveira de Guimarães*, em 1737, partindo depois para Goa, em 1741, onde não teve grande sucesso<sup>184</sup>.

Mas, a partir da segunda década de 1700, os construtores ingleses já começavam a dominar o panorama construtivo na Ribeira de Lisboa. Entre eles, estava Josiah Radcliffe (act. 1721-1723)<sup>185</sup>, que se proclamava engenheiro, e veio para Portugal contratado por D. Luís da Cunha, para melhorar os processos de construção dos navios portugueses. Parece ter introduzindo uma nova técnica para dobrar madeiras, usando fornos de areia quente, humedecidas com água a ferver<sup>186</sup>. Estava previsto estabelecer

<sup>181</sup> PRESTAGE, Edgar Prestage; FONSECA Quirino da, *op. cit.*, pp. 267-75.

<sup>182</sup> Veja-se ROSÁRIO, Fernando de Moraes do (introd., trad. e notas) - **Ao serviço secreto da França na Corte de D. João V**. Pedro Francisco Viganego (n. Génova, 1661) Mercador genovês, Pedro Francisco teria chegado a Lisboa por volta de 1677.

<sup>183</sup> Sobre este mestre, veja-se ALMEIDA, Luís Ferrand de - **Um construtor naval francês em Portugal e Espanha (1718-1721)**, pp.149-167.

<sup>184</sup> CARREIRA, Ernestine - **From Decline to Prosperity: Shipbuilding in Daman 18th-19th Centuries**, pp.593-629.

<sup>185</sup> Ver ALMEIDA, Luís Ferrand de - **Um construtor naval inglês em Portugal (1721-1723)**, pp.259-267; LAUGHTON, Leonard George Carr - Roger Charles Anderson. In **Mariner's Mirror**, Vol. 69, p.159: “There were English master-shipwrights in the royal yard at Lisbon for much of the eighteenth century, including Josiah Radcliffe, William Warden, and Francis Warden”.

<sup>186</sup> Veja-se **Bulletin des études portugaises: Volumes 26-29**, pp. 259-267: « Josiah Radcliffe est un des techniciens étrangers appelés par D. João V pour améliorer les procédés de construction des navires portugais. Il utilisait des fours de sable chaud humidifié par de l'eau bouillante pour doubler les bois... ».

uma Escola de Construção Naval na Sala do Risco, mas desconhecemos se o projeto terá ido avante.

Até há pouco tempo desconheciam-se os nomes dos construtores navais ingleses que trabalharam no estaleiro de Lisboa (Arsenal Real), apesar das inúmeras referências da época a um célebre “construtor inglês”. Como já tivemos oportunidade de referir<sup>187</sup>, eram dois (e não um), os mestres ingleses, William Warden e seu filho Francis Warden, que trabalharam ativamente no Arsenal Real, entre 1716 e 1763. O primeiro, veio para Portugal, indicado por António Galvão de Castello Branco, Enviado Extraordinário de Portugal em Londres, de 1721 a 1730, que tratou da autorização para que o construtor pudesse permanecer em Lisboa, apesar da proibição do rei Jorge II (1727-1760) aos mestres ingleses de trabalharem em território estrangeiro,

O resultado da sua estadia foi muito importante, quer no design dos navios de guerra, como também na melhoria da técnica, de acordo com a construção naval europeia mais desenvolvida. As técnicas inglesas (como italianas) de trabalho nos estaleiros, depressa se introduziram nos estaleiros portugueses. Em 1714, por exemplo, referia-se que em Lisboa se tinha principiado “a deitar naus no mar por um novo modo, pela ideia de um inglês”. Também se adotava a técnica inglesa, em 1721, de “curvar as pranchas para o costado dos navios”.

Esta nova metodologia da construção naval inglesa, assim como os seus modelos, irão assim dominar o panorama construtivo nacional da primeira metade do século XVIII, tendo sido igualmente exportada para o Brasil, através da ida de mestres ou de modelos para a Baía, para aí se construírem navios semelhantes. Exemplo disso, é o caso de Manuel de Araújo e Silva (act. 1729-1759), Contra-mestre dos Carpinteiros da Ribeira de Lisboa, e depois Mestre Construtor e das Mastreações da Ribeira da Baía, enviado em 1729, com a incumbência de construir uma charrua, e “mais naus que se intentam fazer, pelo Conselho da Fazenda da Corte da Cidade de Lisboa”, dada “a sua capacidade e inteligência para executar qualquer construção de Naos de guerra pela forma Ingleza”.

Ali desenvolveu a sua atividade ao longo de trinta anos, onde acabou por falecer nos finais de 1759, ou inícios de 1760, não chegando a completar a sua derradeira obra, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte do Carmo*<sup>188</sup>. Estas opções possibilitaram, para além de uma importante modernização da nossa Marinha, também a necessária uniformização dos seus navios.

---

<sup>187</sup> William Warden foi Mestre Construtor da Ribeira das Naus, ali esteve activo desde 1716, cedo introduzindo em Portugal, com a nau *S. Lourenço*, um novo método de lançar ao mar os navios. Casou com Maria Warden, sobrinha do capitão Thomas Stepney, com quem teve seis filhos (Francis, William, John, Kingston, George e Lydia). Francis parece suceder no cargo ao pai, que desempenhará até à sua morte, ocorrida por volta de 1760, sendo casado com Teresa Warden. SALDANHA, Nuno - **Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), Primeiro Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I**, p.475.

<sup>188</sup> Sobre este construtor, veja-se LAPA, José Roberto do Amaral - Memória sobre a Nau Nossa Senhora da Caridade. In **Estudos Históricos**, nº2; SALDANHA, Nuno, *op. cit.*, 2019.

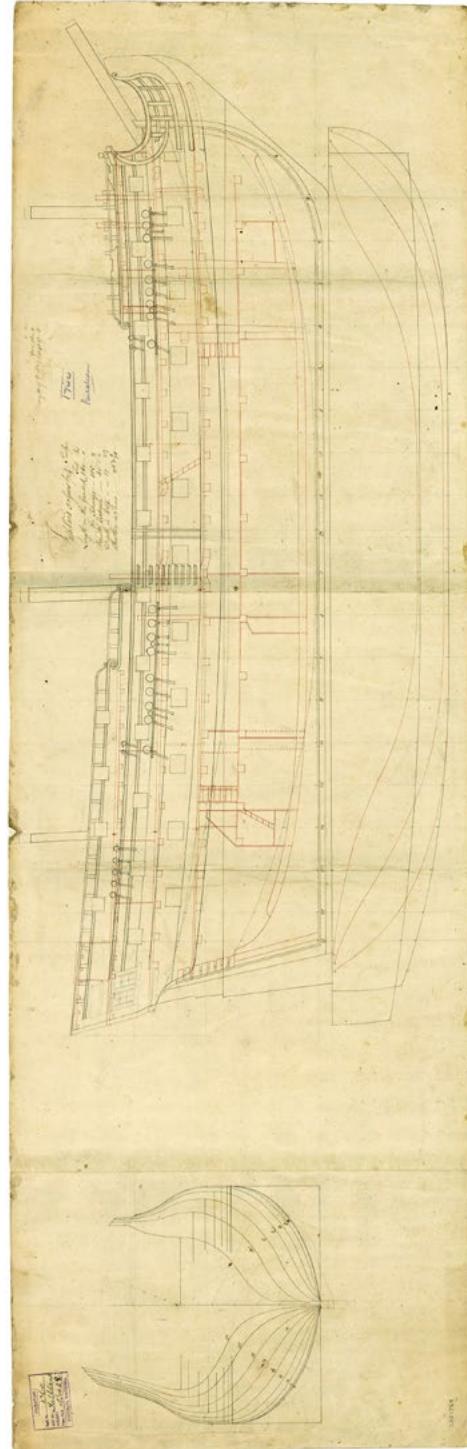


Fig. 1 - HMS *Falkland* (*Plan showing the body plan, sheer lines with inboard detail, and longitudinal half-breadth for rebuilding Falkland (1744), a 1741 Establishment 50-gun Fourth Rate, two-decker.* 1742, 47.3 mm x 1282 mm. National Maritime Museum, Greenwich, London)

Nesta primeira metade da centúria, foram raros os exemplares de navios-de-linha do tipo a que os ingleses denominavam de Primeira e Segunda classe, ou seja, com mais de 80 peças de artilharia. E dentro dos 74, contam-se apenas cerca de uma dezena, sendo dois deles comprados aos Países-Baixos em 1717<sup>189</sup>. Isto é um claro exemplo das especificidades das Armada portuguesa, sob a vigência do “Escudo Britânico” proporcionado pela aliança com o reino da Grã-Bretanha, e mais orientada para a defesa, que eliminavam a necessidade de grandes navios de três cobertas e fortemente armados. Bastante mais populares, seriam os da classe dos 50 e 64, que atingiram as cerca de quarenta unidades produzidas<sup>190</sup>.

Ora, uma das primeiras obras de William Warden produzidas em Portugal foi precisamente uma 64, a conhecida nau *Nossa Senhora da Vitória*, como atestam as fontes da época<sup>191</sup>, considerada como uma das melhores da Armada. O seu filho Francis, manteve-se na construção de unidades desta mesma classe, construindo duas naus de 60, duas de 56 e três fragatas de 40 peças.

Na Baía, Francisco de Farias, e depois, Manuel de Araújo e Silva, replicariam no Brasil o que os Warden fizeram na Ribeira de Lisboa.

Se compararmos as medidas dos navios de Manuel de Araújo e Silva com os de Francis Warden, podemos facilmente inferir que eles estavam em perfeita harmonia com os ingleses de 50 peças de “forth rate”, do *Establishment* de 1741 (ou Propostas de 1741), e não com o de 1745, semelhante ao *Falkland* (1744), cujo modelo foi posteriormente utilizado em muitos outros, como o *Portland* (1744), *Chester* (1744) ou *Norwich* (1745), entre outros. [ver Fig. 1]

No entanto, admitimos que os navios construídos em Lisboa, como na Bahia, eram da classe menor dos 50, de 18 libras, armados com peças de 18 na primeira bateria, 12 na segunda, e 6 libras na tolda e castelo. (22x18; 22x12; 6x6; 6x6).<sup>192</sup>

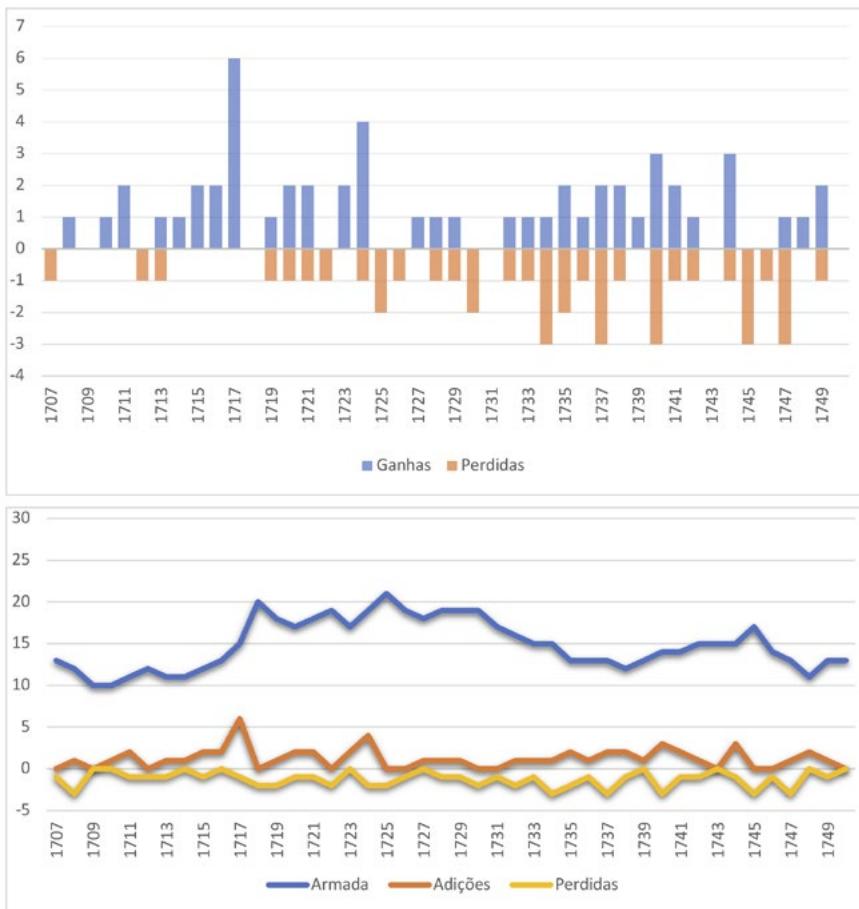
<sup>189</sup> Em 1716, provavelmente no seguimento da primeira participação da Armada portuguesa na Guerra Otomano-Veneziana, visando impedir o bloqueio da Ilha de Corfu, o rei decidiu comprar quatro navios às Províncias Unidas. O Almirantado de Amesterdão foi autorizado pelos Estados Gerais, em novembro desse ano, a vender dois navios de 72 e dois de 64, equipados com os respetivos canhões, por 360 000 guilders, cujo dinheiro deveria ser usado para substituir por novos. Decidiu-se vender o *Zeeland* e o *Utrecht* de 74, o *Prinz Friso* e o *Daalhem*, de 64, sendo os três primeiros do construtor Jan van Rheenen. Por qualquer razão, o *Utrecht* (o *Provincie van Utrecht*, de Hendrick Cardinaal?) foi substituído pelo *Gelderland*. No entanto, os navios só chegaram a Lisboa em Novembro de 1717, não tendo podido participar na Batalha de Matapão, em Junho, como teria sido previsto. Ver MAANEN, Ron van - **Dutch Navy Vessels 1700-1799** (Manusc.) Segundo a *Gazeta de Lisboa*, chegaram a 7 de Novembro: “entrarão também as quatro naos de guerra de 66 até 74 peças, que S. Mag. mandou comprar a Hollanda, com quatro semanas de viagem, e com eles vierão muitos navios da mesma nação, que passarão a Setúbal a carregar de sal”. **Gazeta de Lisboa**, nº 40, Lisboa, 11 Novembro 1717.

<sup>190</sup> Trata-se de números aproximados, naturalmente, dado que o inventário detalhado e preciso está por fazer, ao que acrescem as dificuldades enumeradas da disparidade e variedade do armamento associado a um mesmo navio, ou mesmo casos (c. de uma dúzia) em que desconhecemos por completo o número de peças de artilharia que comportavam.

<sup>191</sup> Perdeu-se num incêndio no Tejo a 3 de Janeiro de 1730, conforme noticiava a *Gazeta de Lisboa Occidental*, (n.º 1, 5 Janeiro 1730, p.8): «Terça feira de noite por hum infeliz acidente, se queymou dentro do porto desta cidade huma fragata de guerra chamada nossa Senhora da Victoria de 64 peças». Segundo o autor da *Gazeta Manuscrita*, era «a melhor que El-Rei tinha, e das primeiras que o mestre inglês fabricou».

<sup>192</sup> SALDANHA, Nuno - **Manuel de Araújo e Silva (act. 1729-1759). La Construcción naval en la primera mitad del siglo XVIII en los astilleros de la Bahía y el modelo inglés**.

**Tabela 9 - Balanço Naus Joaninas**



Com a morte de Manuel de Araújo e Silva, desaparecia, ao mesmo tempo, o sistema inglês na construção naval portuguesa. Um ano antes, em 1759, era lançada ao mar a nau *Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro Alcântara*, do construtor Manuel Vicente Nunes, dando início a uma nova etapa na nossa história naval, em ambos os lados do Atlântico, agora marcada por navios de 74 e 64 peças.

No cômputo geral, a Armada, durante o reinado de D. João V, herdou perto de 13 naus do reinado anterior, e construíram-se cerca de meia centena de novas naus, a que se acrescentam as quatro adquiridas às Províncias Unidas, uma à Inglaterra, e outra capturada aos argelinos. O ano mais fraco, foi o de 1709, com cerca de 10 unidades em serviço, e o melhor, foi o de 1724, com 23 unidades. [ver Tab. 9]

Quanto às fragatas, de acordo com a listagem de Marques Esparteiro, elas contabilizam cerca de vinte e cinco unidades (ao que se acrescem mais uma dúzia, do que se

designava como *fragatinha*), embora esse número esteja muito provavelmente aquém da realidade, tal como sucede com os navios mais pequenos, como corvetas, chalupas, brigues e bergantins.

### 2.3.3. A segunda metade do Séc. XVIII (1750-1823) (NS)

Este é o período que se tem mostrado mais atrativo para os investigadores, mormente a propósito das Invasões Francesas (e os diversos episódios da Guerra Peninsular), assim como da partida do rei e da Corte para o Brasil, o que tem permitido um estado mais desenvolvido do seu conhecimento.

O reinado de D. José (1750-1777), marcado pela construção do novo Arsenal da Marinha, mais moderno e eficiente, contou com a importante figura de Manuel Vicente Nunes (1711- c.1775)<sup>193</sup>, que estreou o cargo de “Primeiro Construtor” e deu início a um novo processo de ensino e metodologia da construção e do *design* naval em Portugal. Com resultados que se estenderam ao norte da Europa e além-Atlântico, traçou diferentes planos de navios na Sala do Risco<sup>194</sup>, formando importantes discípulos (como Torcato José Clavina ou Julião Pereira de Sá). Mais do que o autor do maior navio-de-linha construído no século XVIII, o famoso *N.º S.ª da Conceição/Príncipe Real*, que levaria D. João VI para o Brasil em 1807, Manuel Vicente Nunes teve um papel fundamental no desenvolvimento na Construção e na Arquitetura Naval. Para além dos planos que desenhou para os estaleiros de Lisboa, importa realçar que esses foram também utilizados nos navios construídos no Brasil, saídos dos estaleiros do Pará, da Bahia e do Rio de Janeiro, promovendo uma continuidade da uniformização iniciada no período anterior.

A obra referenciada de Vicente Nunes é bastante vasta e diversificada, indo desde simples saveiros, a naus de 90 peças, passando por fragatas e outro tipo de embarcações menores, e que irá marcar, de forma significativa, o perfil dos navios e da Armada durante o período josefino, e mesmo durante os reinados seguintes.

Dentro do conjunto dos navios construídos, encontram-se os famosos navios de 64 e 74 peças, os mais comuns entre as marinhas europeias, mormente a francesa e espanhola, classe dominante no período que decorre entre 1748 e 1770, e considerados como os mais bem-adaptados para a linha de batalha.

O navio de 64 é um navio de linha de grande potencial, e foi utilizado até finais do século XVIII pelas principais marinhas europeias, em resposta aos objectivos específicos

<sup>193</sup> Veja-se SALDANHA, Nuno, *op. cit.*, 2016; SALDANHA, Nuno - **Do Tejo para o Amazonas. As chalupas de guerra de Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775)**.

<sup>194</sup> SARAIVA, Cardeal - **Lista de Alguns Artistas Portugueses, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839**, p.369: “E posto que não tinha grandes conhecimentos teóricos, era comtudo dotado de rara habilidade, com a qual lhe foi fácil compreender o mais difícil da arte. Foi também o primeiro que ensinou a traçar na sala do Risco os diferentes planos de construção, e a tirar as competentes formas, o que até então se fazia, como em segredo, pelo Constructor Inglez que dirigia o Arsenal.”. Trata-se, naturalmente, de uma referência a Francis Warden.

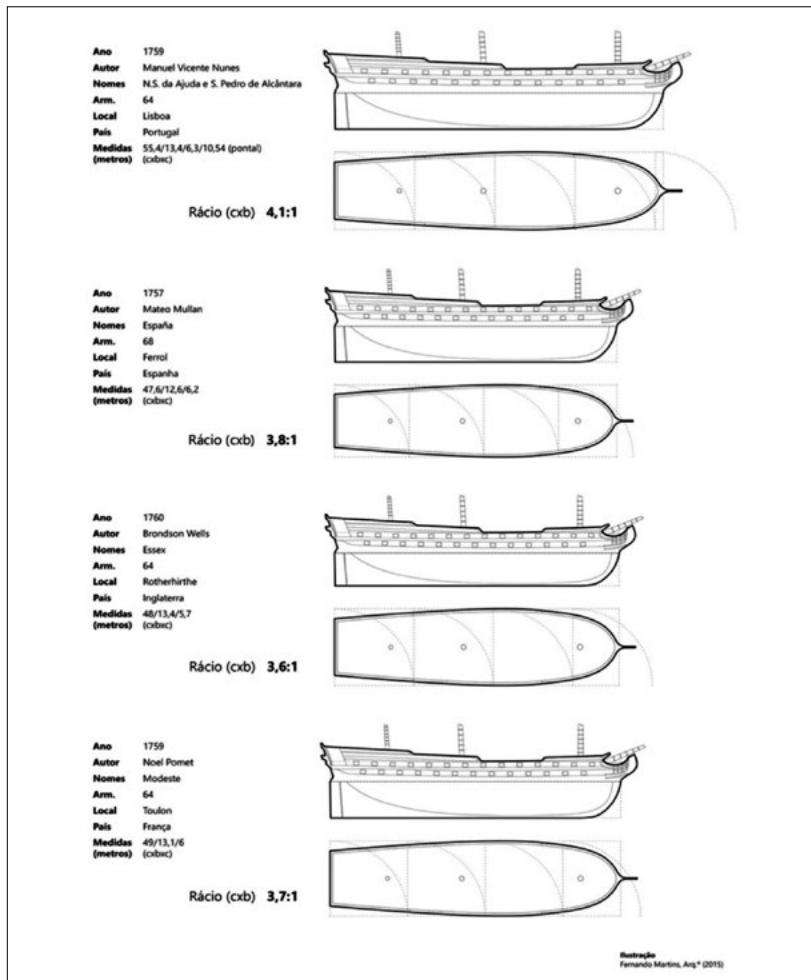


Fig.2 - Quadro comparativo do Rácio comprimento/boca dos navios de Manuel Vicente Nunes e os navios espanhóis, ingleses e franceses. Desenho de Fernando Martins, 2015

de cada uma delas. Embora afastado da frente de batalha dos maiores combates navais, ele era bastante adequado para cenários de segundo plano, e outras missões de importância, sobretudo para frotas de países com poderio naval menos considerável que o francês, inglês ou espanhol.

Era bastante mais prático e mais manobrável, sobretudo em condições de intempéries, que os navios maiores, e a forma ampla do seu casco mercantil estava bem mais adaptado para o transporte de frete diverso. Esta questão da capacidade de carga era de grande importância, em especial para a marinha portuguesa, ou para as companhias de comércio europeias, nos navios de longo curso. Em 1796 a Marinha inglesa chegou mesmo a comprar alguns navios da *East Indian Company* e converteu-os em 64, dado

que, diferentemente dos 54, tinham tombadilho e castelo de proa, e eram mais compridos que os 64 desenhados de raiz.

No fundo, eram também os navios que melhor se adaptavam às missões de escolta das frotas comerciais, fator de crucial importância, tanto para a Marinha, quanto para Portugal.

Efetivamente é o 64 que marca a produção de Vicente Nunes, contabilizando dois terços do total da sua produção, que se situa maioritariamente no tempo da Guerra dos Sete Anos (1756-1763). Neste sentido, a obra de Nunes está perfeitamente de acordo com a tendência geral da construção naval europeia da primeira metade do século XVIII, que tende para uma uniformização, ou estandardização dos seus modelos.

Contudo, não obstante a tendência para a uniformização generalizada da construção naval europeia, cada construtor tinha uma abordagem particular para resolver os vários problemas, colocados pelas exigências contraditórias que surgiam durante a conceção e realização de uma máquina de combate eficaz, e com boa performance<sup>195</sup>. Neste aspeto, o *design* dos navios de Nunes revela-se de particular interesse. Para ele, aquela que parece ser uma das qualidades mais importantes, é a velocidade, colocando-o muito mais próximo do modelo francês (e espanhol), que do inglês, onde se formara.

Dentro dos 64, terá eventualmente criado a classe *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assunção*, com uma tipologia original, que serviu de protótipo a praticamente todos os navios de guerra que foram construídos desse género, tanto no continente, quanto no Brasil, que irá replicar estes modelos, e promovendo um período de particular contribuição para o desenvolvimento da Armada. A característica particular das naus deste construtor, nomeadamente em confronto com as suas congêneres europeias, é o seu tamanho. Os seus 182 pés de comprimento (c. 56m) fazem deles os maiores 64 da Europa, atingindo uma dimensão próxima dos navios ingleses de 100 canhões (2nd Rate). (ver Fig.2)

Porém, face ao grande comprimento, o *design* de Nunes não lhe amplia a largura, como seria de esperar, para lhes dar maior estabilidade inicial e menor balanço (o que seria feito à custa da estabilidade de reserva), criando um inédito rácio comprimento/boca de 4,1:1, naquilo que configura, assim, uma fórmula padrão, empregue em todas as construções de navios-de-linha, tanto para os de 64, 74, ou mesmo 90 peças de artilharia. Este parece ser efectivamente o dado mais original do *design* do construtor português.

A generalidade das fontes é concordante quanto às características excepcionais destes navios, quase sempre destacando as suas qualidades veleiras. O Comandante Bernardo Ramires Esquível, a propósito da *N<sup>a</sup>. S<sup>a</sup>. da Conceição/Príncipe Real*, afirmava em 1796 que “Esta nau não há dinheiro que a pague: tem todas as qualidades em grão superior

---

<sup>195</sup> UNGER, Richard W. - **Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles**, p.29.

especialmente a da marcha que anda muito mais que a Vasco da Gama e fragata Tritão”<sup>196</sup>; e o Cardeal Saraiva acrescentava, em 1842, “Construio differentes embarcações... Todas excellentes. A última, Príncipe Real, foi lançada ao mar em 1768, o passou por humma das melhores náos, que naquelle tempo havia na Europa”.

Apesar do desconhecimento internacional do nome de Vicente Nunes, o sucesso dos seus modelos parece igualmente ter-se feito sentir na Europa, nomeadamente em França, Inglaterra e nos Países-Baixos, como atestava o então Guarda-Marinha neerlandês, Cornelius de Jong, nas suas observações sobre a Marinha Portuguesa, em 1777: “But among this few vessels one can find the finest ships that can be imagined [...] no wonder that the English, the French and ourselves, often ask for the models from the Portuguese wharves”<sup>197</sup>.

Durante o reinado de D. José, construíram-se perto de vinte naus, e vinte e quatro fragatas, tendo herdado do período anterior, treze naus e quatro fragatas.

O período seguinte, será marcado pelos navios construídos pelo discípulo de Nunes, e um dos mais reputados construtores portugueses do século XVIII, Torcato José Clavina (1736-1793)<sup>198</sup> que, a par do seu mestre, será o principal responsável pelas unidades construídas, dos dois lados do Atlântico, ao serviço da nossa Armada, até aos inícios do século XIX<sup>199</sup>.

A sua competência e prestígio foi reconhecida por portugueses e estrangeiros. O cardeal Saraiva, diz dele que “Era mais pratico do que theorico; mas tinha singular gosto, e rara aptidão para as obras de arquitectura naval. [...] A não Rainha de Portugal, fabricada em 1790, foi huma das mais bellas obras deste Constructor, tanto pelo seu grande andamento, como por sua elegante forma, e por outras boas qualidades, que muitas vezes atrahírão a admiração dos estrangeiros. Por duas vezes que esta não foi aos portos da Grã-Bretanha, os Constructores Inglezes lhe tiravão o risco, e as dimensões. A Rainha Senhora D. Maria I attendeo o merecimento deste artista, concedendo-lhe o lugar e ordenado do seu antecessor, e condecorando-o com o hábito da Ordem de Nosso Senhor Jesus Christo.”<sup>200</sup>.

<sup>196</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, vol. 5, p. 88.

<sup>197</sup> RODENBURG, Cornelius de Jong van - *Reize naar de Middellandsche Zee, in de Jaaren 1777, 1778 en 1779, door Cornelius de Jong, toen ter tijd dienende aan 's Lands Fregat van Oorlog, Tetsi*, 3 vols. Cit. de BOXER, Charles - *From Cape Town to Trondhjem – The Adventures and Misadventures of a Dutch Naval Officer, 1791-1797*, pp.158-159.

<sup>198</sup> Torcato José Clavina, nasceu em Lisboa, a 4 de Julho de 1736, e foi batizado no dia 15 na freguesia de Santa Catarina do Monte Sinai. filho se Sebastião Gomes, de S. Salvador de Touguinhó, termo de Barcelos, e Teresa de Jesus Caetana, de Lisboa, Santos, e faleceu a 21 de Agosto de 1793, na freguesia e colegiada de S. Julião de Lisboa. Foi Cavaleiro da Ordem de S. Tiago. SALDANHA, Nuno - *Torcato José Clavina (1736-1793). Chapman's modern naval architecture and Portuguese shipbuilding in the second half of the 18th century*.

<sup>199</sup> Num inventário da Armada portuguesa de 1803, das 13 “Naos de Linha”, oito eram da autoria destes dois (cinco de Vicente Nunes, e três de Clavina).

<sup>200</sup> SARAIVA, Cardeal - *Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839*.

Por seu lado, Adriano Balbi, refere que era dotado de um talento particular, e que adotara a teoria de Chapman, tendo formado alunos excelentes, como João de Sousa Palher, que levaram a sua arte à perfeição, dado que Torcato, embora tenha construído belos navios, dirigia os seus trabalhos mais por rotina, do que por princípios extraídos de um estudo contínuo e extenso<sup>201</sup>.

Um aspecto de singular importância, acerca deste construtor, é o facto de que, em 1775, apenas um ano após a sua primeira obra, a fragata *Princesa do Brasil*, é enviada de Lisboa, a ordem do secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, para os diversos governadores do Brasil, para que todos os navios “de alto bordo”, que se fabricassem nos estaleiros do Rio de Janeiro, Recife e Baía, fossem feitos de acordo com os riscos e as normas do Mestre Construtor Torcato Calvina, e aprovados pelo Marquês de Pombal.

Naturalmente, este decreto, não deriva do prestígio do jovem construtor, que ainda não o tinha, o qual nem sequer possuía obra pública, para além da referida charrua, ou da sua vontade, mas de um desejo concreto da secretaria de estado da Marinha, no intuito de criar uma estandardização dos navios, a qual vinha sendo ambicionada desde o início do século.

Clavina torna-se assim numa prova concreta da tese de Larry Ferreiro quando afirmava que “o principal impulso para o desenvolvimento e aplicação de técnicas científicas normalizadas para a construção naval foi um esforço dos administradores fora da construção naval, para impor um controlo crescente sobre a conceção e produção de navios de guerra”<sup>202</sup>. Embora a mudança real tenha sido pouco evidente no final do século XVIII, Ferreiro revela os elementos dessa eventual modificação no controlo burocrático sobre o design de navios de artesãos individuais (carpinteiros de navios) para membros de uma profissão inteiramente nova (arquitetos navais).

Diversamente do que sucedeu com o seu mestre, a obra de Clavina irá ser assinalada pela construção de navios-de-linha da classe dos 74, e pelas magníficas fragatas, que tão bem distinguiram as unidades da nossa Armada na viragem para Oitocentos, orientação seguida pelos seus discípulos e sucessores, Julião Pereira de Sá (act. 1760-1821), João de Sousa Palher (act. 1789-1813), António Joaquim de Oliveira (act. 1787-1822) e Manuel da Costa (act. 1774-1824), Ajudante e depois Contramestre, que foi enviado para o Brasil em 1796 como Construtor de Naus do Arsenal da Baía.

Esta mudança na orientação da Arquitetura e Construção Naval é um exemplo evidente das alterações da estratégia naval da Coroa portuguesa que, paralelamente às

<sup>201</sup> BALBI, Adrien - *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres états de l'Europe, et suivi d'un coup d'œil sur l'État actuel des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts parmi les portugais des deux hémisphères*, p. cxcj.

<sup>202</sup> FERREIRO, Larrie D. - *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*.

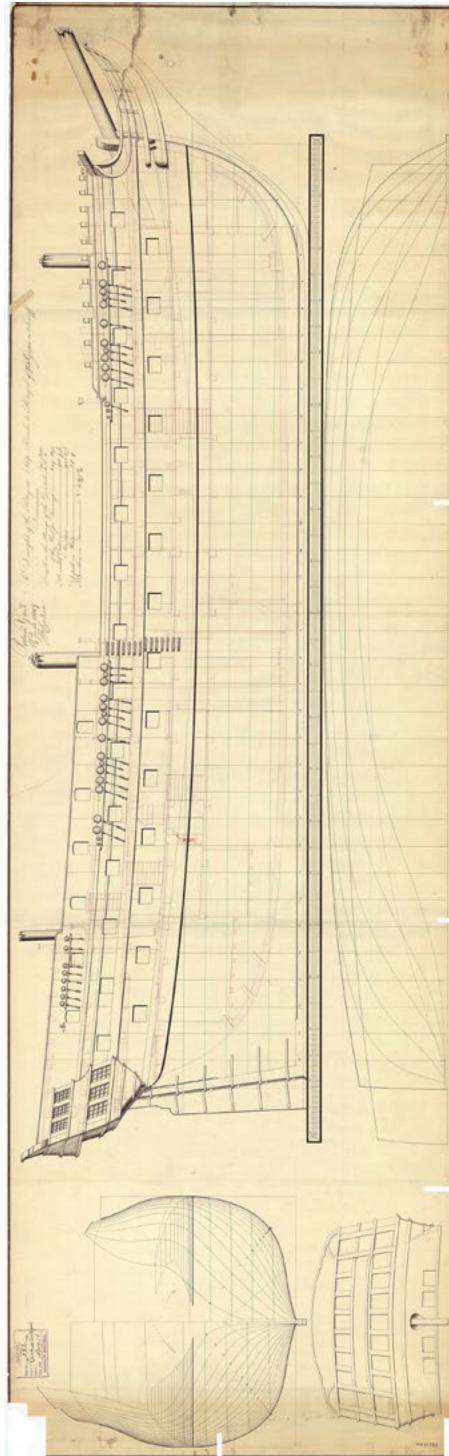


Fig.3 - Henry Canham, Nau Rainha de Portugal de Torcato Clavina (Plano de navio. 1809, 546 mm x 1767 mm. National Maritime Museum, Greenwich, London)

diversas iniciativas estruturais, legislativas e educativas, parece ambicionar a constituição de uma força naval ao nível dos novos desafios, mais musculada, modernizada e, embora não em número, a par das outras potências europeias.

Os navios da classe de 64, construídos por Vicente Nunes, dão lugar aos novos 74, que se juntam aos três desse mestre, renovadas por Julião Pereira de Sá, no novo dique do Arsenal. Para além de supervisionar estas modificações, Pereira de Sá teve mesmo a incumbência de transformar um deles (o *Príncipe Real*) num navio de três pontes, algo inédito na nossa Armada: “As náos sofrerão no seu fabrico alterações essenciaes, a ponto de se fazer huma dellas de três baterias, sendo d’antes de duas somente.”<sup>203</sup>.

O melhor navio de Clavina foi certamente o *Rainha de Portugal*, um navio de 3<sup>a</sup> classe de 74 canhões, com peças de 36 libras e já com o casco forrado com chapas de cobre. Admirada pelo Almirante Nelson, e pelo Marquês de Nisa, segundo Sanches de Brito, tinha excelentes qualidades náuticas. Saraiva diz que “foi huma das mais bellas obras deste Constructor, tanto pelo seu grande andamento, como por sua elegante forma, e por outras boas qualidades, que muitas vezes attrahírão a admiração dos estrangeiros. Por duas vezes que esta não foi aos portos da Grã-Bretanha, os Constructores Inglezes lhe tiravão o risco, e as dimensões.”

Prova disso, é o único plano de navio que se conhece de um navio de Clavina, precisamente do *Rainha de Portugal*, ter sido feito por um inglês, Henry Canham, em Junho de 1809, no estaleiro de Portsmouth. (ver Fig.3)

Para além desta subida de classe dos navios-de-linha (embora ambos se inscrevam na mesma “3<sup>rd Rate</sup>” inglesa), também assistimos a uma ligeira alteração de rácio comprimento-largura, que desce dos 4:1 para 3,7-3,8:1, e isso, dentro da mesma classe dos 74, aproximando-se assim, das proporções dos congéneres europeus.

Na tabela seguinte podemos ver a aproximação das dimensões dos navios portugueses, de Torcato Clavina, com os ingleses e franceses, mormente no tocante ao rácio, embora os nossos fossem ligeiramente mais compridos<sup>204</sup>:

<b>Portugal</b>	<b>comprimento</b>	<b>boca</b>	<b>rácio</b>
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte do Carmo (Medusa)</i>	171	45	3,80:1
<i>Rainha de Portugal</i>	181	47,5	3,82:1
<b>Inglaterra</b>			
<i>navios de 74 a 84 peças</i>	170,7	46,6	3,84:1
<b>França</b>			
<i>navios de 74 a 84 peças</i>	169-172	44,7- 45,7	3,80:1

<sup>203</sup> SARAIVA, Cardeal - *Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839*.

<sup>204</sup> Dimensões extraídas de TOUCHES, P. G. Gicquel des - *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Batimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs, Table Première, Table Deuxième*.

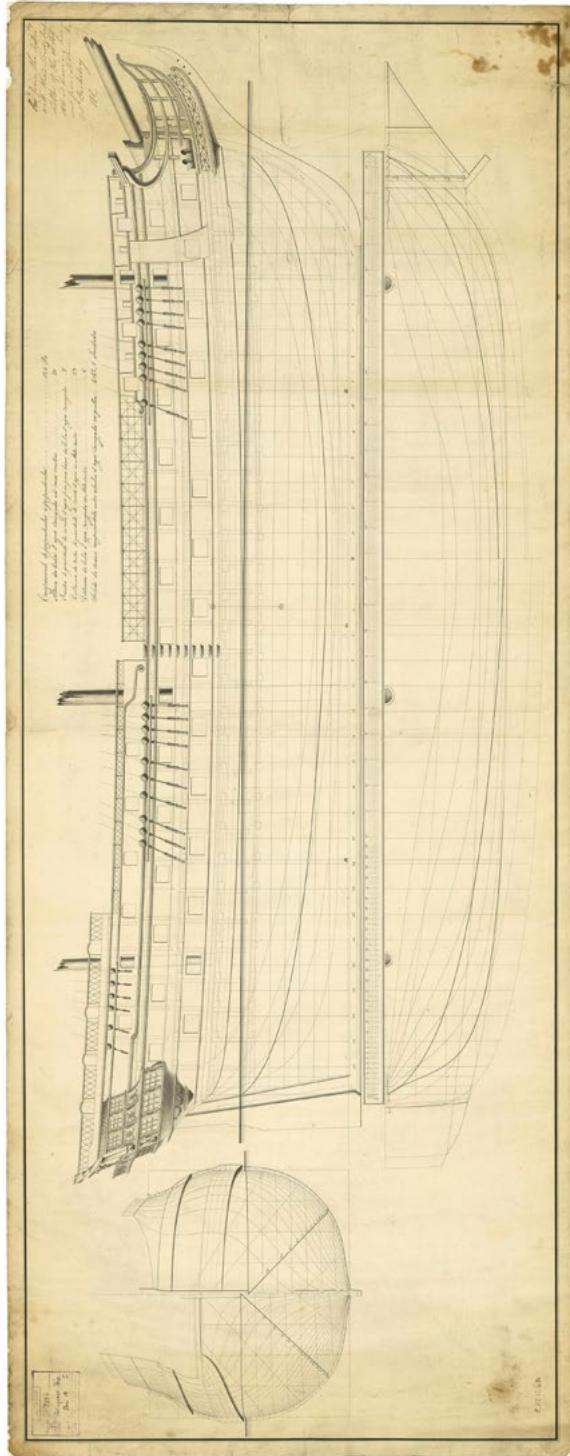


Fig. 4 - Nau *Príncipe do Brasil* de Manuel da Costa (Plano de navio. 1811, 497 mm x 1257 mm. National Maritime Museum, Greenwich, London. DP)

A classe dos 74 começa a obter um sucesso generalizado após a Guerra da Independência Americana, passando a dominar a linha de batalha. Para Jean Boudriot, que lhe dedicou uma das suas obras monumentais<sup>205</sup>, ele tornou-se na principal máquina de guerra naval dos finais do século XVIII, graças ao compromisso que resultava do equilíbrio entre a força de artilharia e qualidades de manobra com a sua potente bateria de canhões<sup>206</sup>.

Um outro aspecto de particular relevância acerca deste construtor é a referência de Adrian Balbi, como vimos, ao facto de Clavina ter adotado a teoria do célebre construtor sueco Frederik Chapman, circunstância inédita na História da Construção Naval portuguesa. Embora não se conheçam planos de navios desenhados por Clavina que o comprovem, já o mesmo não sucede com o seu discípulo Manuel da Costa.

Recentemente, tivemos a oportunidade de revelar a identificação de um desenho inédito de um navio desenhado por este construtor<sup>207</sup>. Ora, este Plano de Navio evidencia bem as alterações qualitativas a nível da formação dos construtores, na segunda metade do século XVIII, mormente a partir de Torcato José Clavina, que introduz os preceitos teóricos de Chapman.

Mais do que um mero detalhe, e de extrema importância neste Plano de Navio (e inédito em todos os que se conhecem até à data), é ele assinalar a Distância do Centro de Gravidade da massa de água (centro de Carena) ao Metacentro, e a Distância da Linha de Água Carregada (Linha de flutuação) ao Metacentro, o que revela a influência do modelo do célebre construtor sueco Fredrik Chapman, medidas sempre patentes nas ilustrações do seu *Architectura Navalis Mercatoria*. (ver Fig.4)

Embora ainda por comprovar documentalmente, parece-nos perfeitamente natural que Costa tenha aprendido o método de Chapman, precisamente com Clavina, de quem foi aluno e contramestre, como vimos<sup>208</sup>.

Outra faceta importante, que irá caracterizar a constituição da marinha portuguesa neste período, é o crescimento evidente do número de fragatas, que chegam a ocupar 71% dos efetivos das unidades disponíveis, atingindo o expoente máximo de uma tendência crescente desde os inícios do século. Ela é um claro exemplo da importância que este tipo de navio passa a ter nas marinhas das principais forças navais, graças ao aumento da potência da sua artilharia, velocidade e agilidade. [Tab.10]

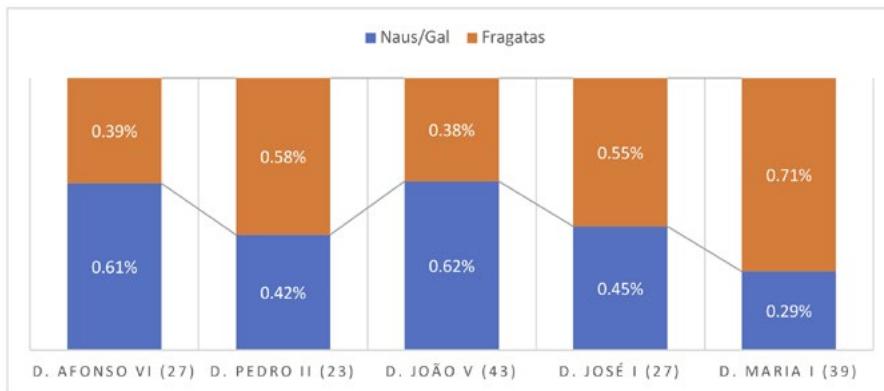
<sup>205</sup> BOUDRIOT, Jean - *Le vaisseau de 74 canons, 4 vols.*

<sup>206</sup> Alguns navios ingleses de 90 peças e 3 pontes, chegaram mesmo a ser cortados para duas pontes e meia, transformados em navios de 74. Sobre este assunto veja-se ROBINSON, Charles Napier - *The British Fleet: The Growth, Achievements and Duties of the Navy of the Empire*; HERMAN, Arthur - *To Rule the Waves: How the British Navy Shaped the Modern World*.

<sup>207</sup> SALDANHA, Nuno Saldanha - *A nau de guerra Príncipe do Brasil, do Arquiteto-Construtor Manuel da Costa (act. 1774-1824). Revelação de um desenho inédito do National Maritime Museum*, pp. 35-57.

<sup>208</sup> Também a Manuel da Costa se deve o primeiro projeto, a pedido do Príncipe D. João, de um navio de 110 peças de artilharia, embora, tal como o de João de Sousa Palher, não passaram da fase do desenho.

**Tabela 10 - Evolução percentual da relação entre naus e fragatas por reinado**



Não obstante estarem inventariadas, para este período, cerca de centena e meia de fragatas<sup>209</sup>, infelizmente muito pouco se conhece ainda sobre as suas características, que pouco vão além do número de peças que montavam, sendo as dimensões praticamente desconhecidas para as construídas antes de 1766. No entanto, podemos perceber claramente um aumento significativo das suas dimensões. Se, em 1750, as fragatas construídas por Francis Warden, tinham cerca de 112 a 116 pés de comprimento, e 36 pés de boca; as construídas no Porto, entre 1766 e 1769, tinham entre 150 a 160 pés de comprimento, e 38 a 40 pés de boca; ao passo que, as de Torcato Clavina, na década de 1780, podiam atingir os 162 pés de comprimento, e mais de 42 pés de boca.

Por outro lado, como vimos, as especificidades da classificação portuguesa, que permite a mobilidade de designação de um navio, entre nau e fragata, ao longo do tempo, e consoante o seu armamento, também não facilita o seu estudo.

Para o reinado de D. Maria I, sabemos que a Armada herdou dez naus, e doze fragatas, e construíram-se treze naus e trinta e duas fragatas, o maior número dos últimos cem anos<sup>210</sup>.

#### 2.3.4. Navios de guerra menores (NS)

Apesar do seu número ter naturalmente atingido valores muito superiores ao das naus e fragatas, os navios de guerra de menores dimensões, são muito menos conhecidos, mormente para o período anterior ao último quartel do século XVIII. Neste rol insere-se uma grande diversidade de navios à vela, ou mistos, como as corvetas, chalupas, brigues, bergantins, cúteres, escunas, lanchas artilheiras, iates, barcas e charruas; os de origem

<sup>209</sup> Naturalmente, um número que estará muito aquém da realidade.

<sup>210</sup> Sobre as características da nossa Armada e seus navios para os finais de Setecentos e inícios do século XIX, veja-se as obras de PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, 2005.

mediterrânea, como xavecos, caíques, canoas e lanchas; ou de tipologia oriental, como patachos, sumacas, galeotas, palas, manchuas, gálias, galvetas, manguerins, chalupas e lorchas<sup>211</sup>.

Como se viu, muitos destes navios tiveram um papel importante nas esquadras de navios-de-linha, como unidades auxiliares, como referia Castelo Branco desde o início de Setecentos, “Tambem servem para Passarem algumas ordens, que se nam tem pervinido: Ha mais embarcaçoens para Hospitaes, Boticas, e transportes, que levam Cavallaria, ou gente de desbarque para qualquer operaçam; outras levam morteyros para bombardear a povoacãam.”<sup>212</sup>.

No final da centúria, alguns deles, como corvetas, escunas, cúteres ou brigues, graças ao aumento da potência da sua artilharia, desempenham mesmo um papel ativo como vasos de guerra ao lado dos navios-de-linha, como na batalha do Cabo de S. Vicente, em 1833.

Porém, estes navios não operaram apenas em conjunto com as naus e fragatas, ou meramente como unidades auxiliares, eles foram também empregues em missões específicas, como guarda-costa ou no combate ao corso e pirataria.

A grande dificuldade que se coloca para o estudo da corveta, é o facto de muitas vezes não sabermos exatamente ao que nos estamos a referir. Isto é, quando um navio é designado como tal, nem sempre corresponde a características semelhantes, confundindo-se amiudamente com outro tipo de embarcações e, de forma particular, com a chalupa de guerra, o brigue, ou o bergantim. Para complicar as coisas, com alguma frequência, podemos encontrar o mesmo navio referido de forma distinta, em momentos diferentes, ou mesmo conforme a diversa documentação coeva. Em grande parte, isso resulta da forma como o navio era recorrentemente armado e desarmado, consoante as necessidades da sua missão, como vimos. Ian McLaughan, no seu extenso estudo sobre a chalupa de guerra, refere que “a classificação de barca-longa ou corveta, pode abranger uma ampla variedade de tipos de navios de diferentes formas e tamanhos”<sup>213</sup>.

Segundo António Gonçalves, a corveta era um navio de convés corrido, de pequeno calado, de vinte a vinte e duas peças de artilharia, com dois mastros de pano redondo, por vezes também com remos, gurupés com vela triangular, e destinado a missões de patrulha costeira, caça aos corsários e contrabandistas, proteção das frotas mercantes, ou despacho de ordens e informações<sup>214</sup>. Considera, no entanto, que a corveta portuguesa só surgiu em 1779 (naturalmente induzido em erro pelas informações de Esparteiro), depois da dinamarquesa, espanhola, neerlandesa e russa, o que, como vimos, não corresponde à realidade.

<sup>211</sup> Veja-se GONÇALVES, António, *op. cit.*, 2012.

<sup>212</sup> BRANCO, António do Couto de Castello - **Das Batalha; Navaes com as formas e incidentes que cauzaram, e explicasam dos nomes da marinhegre, e construicam dos navios**, p.170.

<sup>213</sup> MCLAUGHLAN, Ian - **The Sloop of War: 1650-1763**, p.135.

<sup>214</sup> GONÇALVES, António, *op. cit.*, pp.83-84.

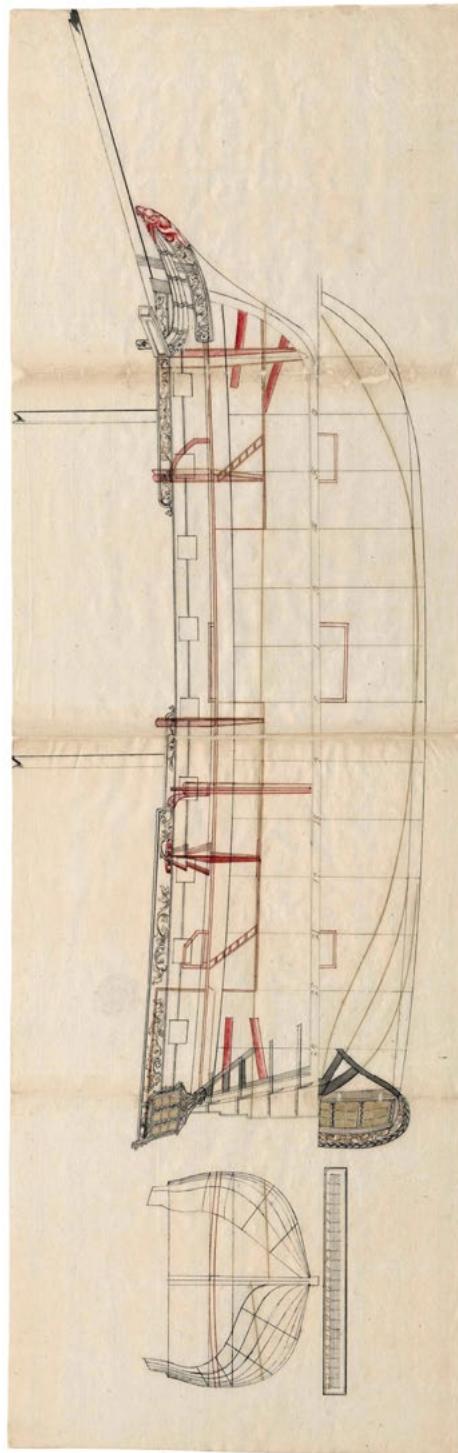


Fig.5 - Joaquim Vicente Foro, *Plano de Navio de uma corveta*, c. 1786 (Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, AHU\_CARTm\_013, D. 1274)

De acordo com o conceituado investigador Jean Boudriot, o termo é de origem bretã “*Korveten*”, embora McLaughan considere que ele deriva do navio francês *La Corvette*, de 1764, pequena embarcação de apenas oito canhões.

No século XVIII, Blaise Olivier, no seu importante dicionário manuscrito (*Dictionnaire de marine*, c.1740-1745), fornece uma descrição precisa da corveta, indicando que o seu comprimento variava entre os 50 e os 80 pés, armada de 4 a 16 canhões de calibre de 4 libras. Mais importante, é a sua classificação das fragatas em 3 categorias, sendo que a última, a “fragata ligeira” (aqui em Portugal também chamadas “fragatinhas”), de 18 a 22 canhões, se situava entre a fragata e a corveta. Deste modo, a corveta era uma pequena fragata, movida à vela e a remos, de 4 a 16 ou 18 canhões, 50 a 80 pés de comprimento, de 3 a 8 portinholas para canhões de 4 libras, e 6 pés de intervalo entre as mesmas, e que se destinavam a funções de aviso e escolta.

Alguns anos depois, Alexandre Savérien, no seu *Dictionnaire de la Marine*, de 1758, refere-a como uma espécie de “barque longue”, e que, em França, todas as construções de menos de vinte canhões, eram corvetas<sup>215</sup>, gerando assim alguma confusão entre os termos dupla-chalupa, barca longa e corveta.

Em 1765, o novo regulamento francês tende a definir o tipo de construção de acordo com a sua artilharia, sendo então as corvetas classificadas em duas ordens. As primeiras, de 20 canhões de 6 libras, e as segundas, de 12 canhões de 4 libras.

Depois da Guerra da Independência Americana, quando as fragatas abandonam os canhões de 8 libras, estes são aproveitados para as corvetas. Assim, em 1786, de acordo com a nova Marinha do Chevalier de Borde, ordenou-se a construção de 60 corvetas, vinte das quais eram de 24 canhões de 8 libras, e outras vinte com 20 canhões de 6 libras. Embora os ingleses venham mais tarde a incorporar o termo “corveta”, a tendência geral é de as designarem como chalupa (*Ship Sloops*), termo que se aplicava a quase todos os navios com menos de 20 canhões, *not rated*, portanto abaixo dos *Sixth Rate*.

Originalmente de apenas um mastro, em 1714 surgem as primeiras chalupas com dois mastros, de 8 a 12 peças de artilharia e, em 1770, acompanhando a propensão para o seu crescimento, tal como em França, o seu armamento subia para as 14 e 16 peças, de 6 libras<sup>216</sup>. Por vezes, tendem a confundir-se com aquilo que os ingleses designavam por *Post Ship* (*frégates d'avis* em francês), sobretudo por causa da coincidência de algumas das suas missões, no entanto, estes eram muito mais parecidos com as fragatas, classificados como *Sixth Rate*, e possuíam tolda e castelo.

A corveta, foi adotada como navio de guerra pelas armadas europeias, por volta dos anos de 1770. Contudo, ela é já mencionada por Castelo Branco, em 1711, como “algumas embarcações pequenas, que chamam curvetas, ou mexeriqueiras, que sam para avisos,

<sup>215</sup> BOUDRIOT, Jean - *Historique de la Corvette (1650-1850) et Monographie de la Crôoule 1827*, p.6.

<sup>216</sup> WINFIELD, Rif - *British Warships of the Age of Sail: 1714-1792 – Design, Construction, Careers and Fates*, p.294.

e descobrirem o Mar, e para isso se avançam do Corpo da Armada; Tambem servem para Passarem algumas ordens, que se nam tem pervinido”.

Podemos encontrar registo da sua utilização em Portugal, nos inícios de 1760, sobretudo no Brasil, e depois, na Índia. Efectivamente, observam-se diversas corvetas a serem construídas no Pará, pela Companhia Geral do Comércio, por Manuel Lopes da Silva<sup>217</sup>. Alguns anos depois, também Joaquim Vicente Foro, em 1785, receberá a responsabilidade da construção de uma corveta para servir de guarda-costa<sup>218</sup>.

Sobre este navio, de realçar a singular importância de que se reveste para a História da Arquitetura e Construção naval setecentista luso-brasileira. Efetivamente, ele está na origem do mais antigo “Plano de Navio” (com vista de topo, perfil e plano de balizas) projetado no Brasil no século XVIII, que chegou até aos nossos dias<sup>219</sup>. (ver Fig. 5)

Para além de atestar as capacidades de Joaquim Vicente Foro, no campo da arquitetura naval, também é um evidente testemunho do início dos trabalhos da Casa do Risco do novo Arsenal de Belém do Pará, e do nascimento de uma nova fase da Construção Naval no Brasil<sup>220</sup>.

Esta corveta iria suprir a necessidade de vigia do Canal do Norte, zona frequentada por desertores e escravos fugidos, ocupando deste modo a tarefa que anos antes, em 1775, ao tempo de Pereira Caldas, tinha sido atribuída às duas chalupas de guerra construídas no Pará, por desenho de Manuel Vicente Nunes (*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso e N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boa Viagem*). Estas, com 53 pés de comprimento e apenas oito peças de artilharia, já tinham sido abolidas pelo governo seguinte, de José Telo de Meneses, em 1780, ficando a importante vigia da costa às mãos de uma pequena canoa de meia coberta.

Em Agosto de 1785, o governador envia para Lisboa o referido “Plano de Navio” para ser aprovado, fazendo a seguinte observação “do Risco tenho determinado mandar-lhe

<sup>217</sup> SALDANHA, Nuno - *A nau Nossa Senhora de Belém e S. José (1766-1805) de Luís Isidoro de Gouveia, e a génesis do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil)*, pp.13-27.

<sup>218</sup> Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1785, Março, 15. Ofício de Martinho de Sousa e Albuquerque, governador e capitão general do Grão-Pará e Rio Negro, dirigido a Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar sobre: [...] o mestre da ribeira Joaquim Vicente Foro irá iniciar a construção da corveta, necessitando do seguinte material: armamento, palamenta, cabos, lonas, brins, pano, ferro em barra, pregaria, ferro com amarras, duas agulhas de marear, como também um piloto com seu praticante, marinheiros e índios. Até à feitura da corveta irá estar de vigia no canal do Norte, (zona frequentada por desertores e escravos fugidos), um pequeno barco de coberta. Cópia. (ACP Manuel Barata DL 284,02.15) 680. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e Fundação da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. 120 Microfilme nº 120 1784/1787 – doc. 78.

<sup>219</sup> O desenho reveste-se de particular interesse face à enorme precariedade de informação que possuímos sobre embarcações mais pequenas, apesar do seu número ter obviamente superado, em muito, o das naus e fragatas. Efetivamente, quando começamos a “descer” na classe de navios militares, abaixo das fragatas, o seu estudo depara-se com enormes dificuldades, face ao muito que ainda se encontra por fazer. Note-se, por exemplo, que Esparteiro reúne um elenco bastante diminuto de corvetas, quase todas, posteriores a 1800 (para o século XVIII refere apenas duas, produzidas na Índia, em 1779 e 1784). Isto para não falar, naturalmente, nas várias dezenas, senão centenas, das corvetas referidas pela documentação, ao longo do século XVIII, que cruzavam o Atlântico, sobretudo do tipo aviso (reconhecimento, vigilância e correio) e transporte.

<sup>220</sup> SALDANHA, Nuno - *Joaquim Vicente Foro. Mestre construtor (act. 1761-1796) - as canoas cobertas e a corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil)*.

tirar toda a talha por julgar supérflua semelhante despeza.”<sup>221</sup> Isto está plenamente de acordo com as ordens que o Almirantado britânico, durante os anos 80, havia determinado para os seus navios, sobretudo para os *unrated* e para as classes mais baixas, que deveriam ter o mínimo de decoração e de entalhes, para poupar nos custos face à guerra com a França e outras nações.

Com medidas superiores às anteriores corvetas (e das chalupas de guerra), possivelmente refletindo um acréscimo das necessidades de segurança daquela zona, tinha c. de 89 pés de comprimento (13 balizas), 75 pés de quilha, 22 pés de boca, e 10 pés de pontal a meia-nau<sup>222</sup>. Curiosamente, o seu rácio era de 4:1, exatamente o mesmo que Joaquim Vicente aplicara às suas canoas cobertas, e o utilizado nos navios de Manuel Vicente Nunes, construídos no Arsenal de Lisboa e nos do Brasil. E isto é inédito, se compararmos, por exemplo, com o rácio das corvetas francesas.

Veja-se, por exemplo, as medidas apresentadas por Nicholas Ozanne, nas suas *Tables comparatives des principales dimensions...* de 1764<sup>223</sup>, para as corvetas de 12 canhões (a única topologia indicada) - comprimento de 60 a 70 pés; boca de 18 a 20 pés; pontal de 9 a 10 pés; 1<sup>a</sup> bateria com canhões de 4 libras; e uma equipagem de 70 a 80 homens – cujo rácio era de 3,5:1.

Estas proporções não parecem ter mudado muito até inícios do século XIX, como se depreende pelas medidas enumeradas por Gicquel Des Touches, em 1818. Ele divide as corvetas em seis tipos diferentes, de acordo com o número de peças de artilharia e respetivos calibres: as de 22 canhões de 24 libras (+2 de 12 lbs); as de 18 canhões de 24 lbs (+ 2 de 12 lbs); as de 20 canhões de 6 lbs; as de 20 canhões de 8 lbs; as de 20 canhões de 6 lbs; e as de 16 canhões de 6 lbs<sup>224</sup>. As medidas mais próximas da corveta do Pará são estas últimas, com um comprimento entre os 80 a 81, boca de 24,8 a 25,8; e um pontal de 10.81 a 11.81 pés. Como se pode observar, o rácio daquelas corvetas francesas varia consoante a sua dimensão, que vai de 3,8:1 (as maiores), até 3,2:1, nunca atingindo, portanto, os 4:1 do navio projetado no Arsenal do Pará.

Quanto ao armamento, sendo de nove portinholas por banda, teria cerca de 16 a 20 peças de artilharia, dispostas no convés (talvez mais alguns falconetes sobre as amuradas), e não obstante a inexistência de referências ao seu calibre, ele deveria andar pelo de 4 libras (ou talvez de 6 libras), tendo em conta a missão de guarda-costa, e o espaço

<sup>221</sup> Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1786, Agosto, 17, OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando o projecto de construção de uma corveta a utilizar como Guarda-Costa no Cabo do Norte, elaborado pelo mestre Joaquim Vicente Foro. Planta anexa AHU-CART-013, R.I.5. AHU CU\_013, Cx. 95, D. 7577.

<sup>222</sup> Não tinha remos, como as chalupas, nem leme de cama.

<sup>223</sup> OZANNE, Nicolas Marie - *Marine militaire ou Recueil des differens vaisseaux qui servent à la guerre*.

<sup>224</sup> TOUCHES, P. G. Gicquel des - *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Batimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*.

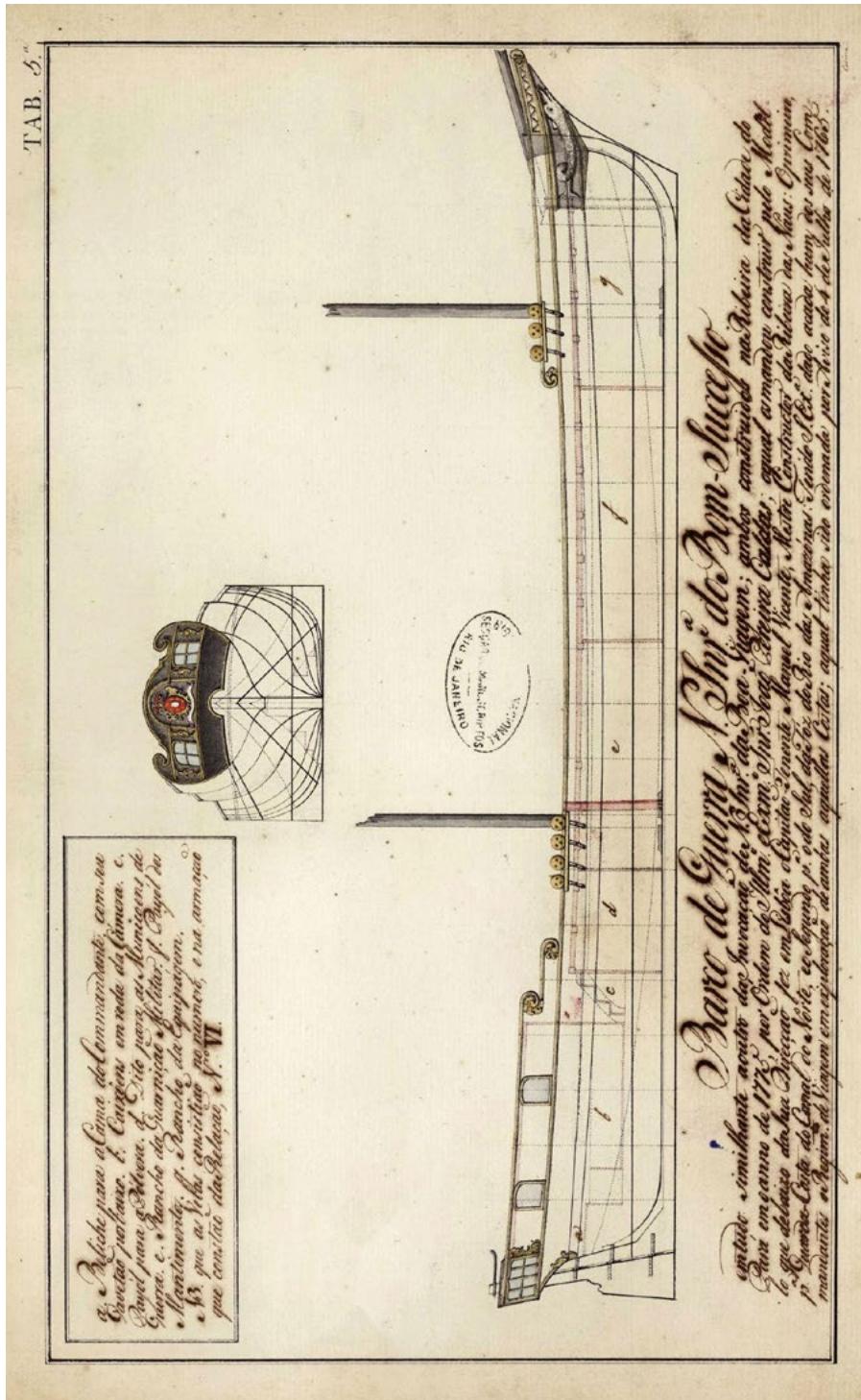


Fig.6 - Joaquim José Codina, *Barco Nossa Senhora do Bom Sucesso* (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, ms1095096)

entre portas de 6 pés, em perfeita sintonia com as dimensões e características das corvetas referidas por Blaise Olivier.

A sua tipologia também lembra as famosas chalupas de guerra inglesas da classe *Swan*, desenhadas pelo responsável da marinha John Williams em Janeiro de 1766, criando o design padrão para as chalupas da marinha britânica durante a Guerra de Independência Americana. Estas, de dimensão um pouco superior (96ft 7in x 26ft 9in x 12ft 10in, de rácio de 3,6:1), tinham 16 canhões de 6 lbs (8 por banda). No entanto, com tolda e castelo, não eram navios de convés corrido, como a de Vicente Foro. Quanto ao velame, não referido pela documentação, não devia diferir muito do habitual, com pano redondo, grande, gávea e joanete, traquete, velacho e joanete, carangueja com latina quadrangular, e duas velas triangulares sobre o gurupés.

O bergantim é outro tipo de navio que surge nos finais do século XVIII, com características totalmente diferentes das embarcações assim designadas durante a Idade Moderna, que eram essencialmente navios de remos, ou mistos. Usados sobretudo na Índia e no Brasil dentro desta nova tipologia, parecem datar dos anos de 1780, de que conhecemos os diversos exemplares construídos no Arsenal de Lisboa por Torcato Clavina, entre 1788 e 1792, geralmente armados com 24 peças de artilharia, um comprimento entre os 80 e 97 pés, e boca de 30 pés.

No Brasil, eram frequentemente usados para viagens oficiais, ou guarda-costa, como o bergantim, o *Barco Macho*, pedido pela corte de Lisboa, em Outubro de 1787, e fabricado em Belém do Pará, no verão de 1792<sup>225</sup>.

De dimensões ligeiramente mais pequenas que a corveta de dois mastros com velame idêntico; tinha nove remos por banda; montava 16 peças de artilharia, (de 6 ou 8 libras) com oito portinholas por banda; e cuja viagem inaugural (11 Setembro 1792) se encontra representada no conhecido *Prospeto da nova Praça do Pelourinho*, existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Este navio iria suprir as necessidades de vigia do Cabo do Norte, e o controlo da entrada do Amazonas, que se encontrava indefeso há mais de uma dúzia de anos, perante a ameaça crescente da França, por terem sido suprimidas as duas canoas artilhadas que prestavam esse serviço, e por não ter sido construída a corveta em 1786<sup>226</sup>.

O parecer do governador Francisco de Sousa Coutinho sobre as qualidades do bergantim são bastante elucidativas sobre as vantagens deste tipo de embarcação, que, para além

<sup>225</sup> Em 1773 já existiam dois bergantins na Ribeira de Belém, de dois mastros, um deles partilhava a artilharia de 10 peças (+3 falconetes e 2 pedreiros) com um *hiae*; o outro, o *Nossa Senhora das Mercês*, com 14 remos por banda, e aparelho de linho, destinava-se às viagens do Estado.

<sup>226</sup> Ainda em Julho de 1792, se queixava o governador da necessidade premente de proteção, referindo-se ao episódio de uma embarcação francesa ter entrado pelo Amazonas acima, facto que teria estado na base da iniciativa real de construir a dita corveta. Nesta data, Francisco de Sousa Coutinho, ordenou que se reformasse uma barca de 80 pés de comprido e 21 de largo, mandando correr uma coberta, e levantar a borda, para a armazemar com 16 peças de artilharia.

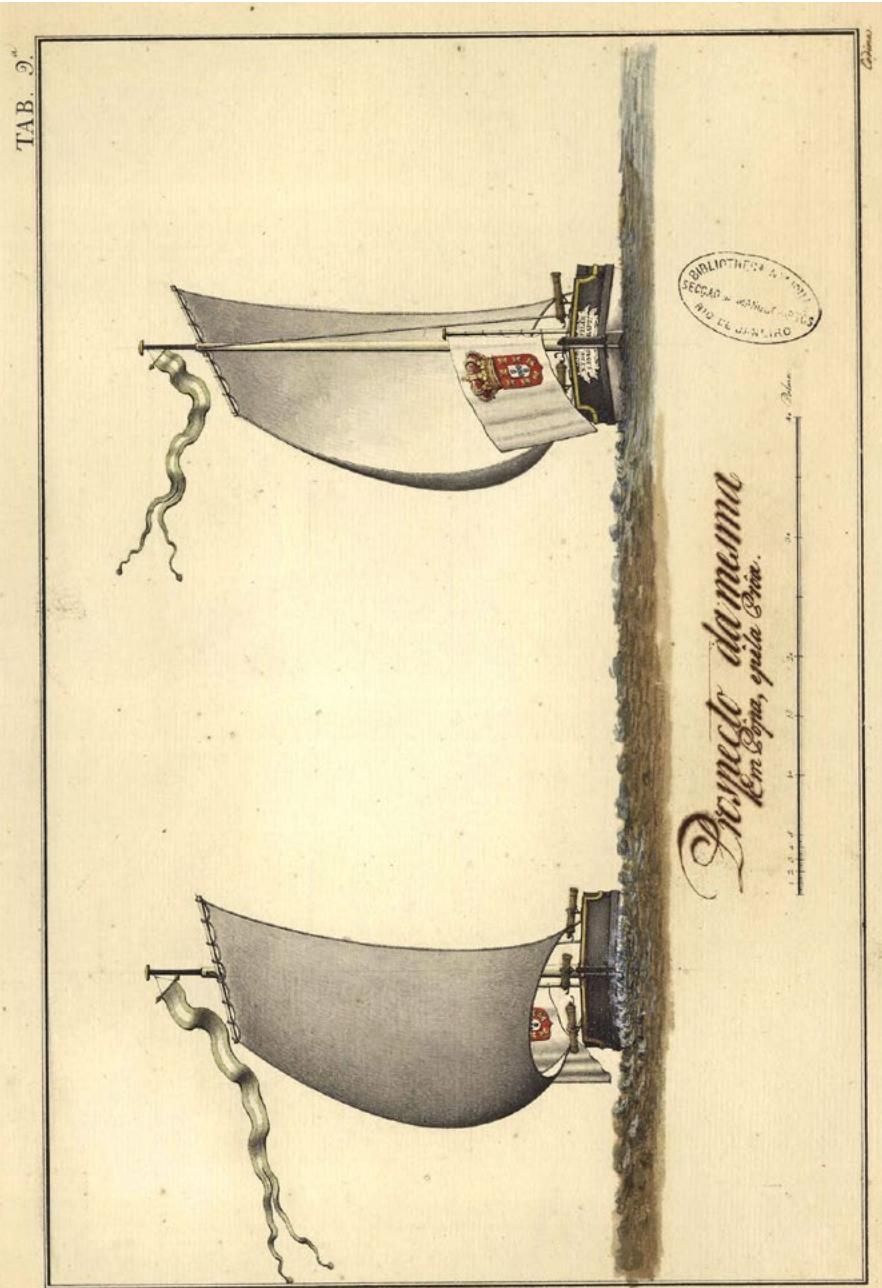


Fig.7 - Joaquim José Codina, *Canoa artilheira – vista de popa e proa* (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1141024)

de custar muito menos do que mandar fazer duas canoas, ou uma corveta de raiz<sup>227</sup>, podia navegar à profundidade de apenas sete pés, o que era perfeitamente adequado para o que se pretendia das suas missões de vigia e reconhecimento, tendo de cruzar entre baixios, parcéis, ilhas e canais irregulares, e de fortes correntes: “nem elle merece tal denominação [bergantim], senão pelo seu aparelho, e da figura que apresenta fora do lume d’ágoa, para baixo he huma grande Canôa de suficiente carga, e muito própria para navegar em Rios”<sup>228</sup>.

Em Outubro seria desarmado, e armado com peças de calibre inferior, de 4 libras, retiradas do navio *Príncipe da Beira*, suficientes para cumprir a sua missão, enquanto o tornava mais leve, e menos exigente em termos de tripulação<sup>229</sup>.

De dimensões mais pequenas, mas igualmente adequados para as mesmas funções do bergantim, sobretudo nas costas e rios do Brasil, temos a chalupa de guerra (*Sloop*). De acordo com a documentação manuscrita de Alexandre Rodrigues Ferreira<sup>230</sup>, foram construídos em 1775 dois barcos de guerra (ou chalupas, segundo o texto), com a invocação de *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso*, e de *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boa Viagem*, na Ribeira do Pará, por ordem de João Pereira Caldas, então Governador e Capitão General do Pará e Maranhão. Destinavam-se ao serviço de Guarda-costa, para o Canal do Norte e Canal do Sul, da foz do Amazonas, respetivamente, de acordo com os Avizos de 27 de Junho e 4 de Julho de 1765. Até à data, esta tarefa era feita por uma canoa, mandada fazer em 1762 pelo seu antecessor, Manuel Bernardo de Melo e Castro. Com a chegada de Pereira Caldas as coisas “mudaram de figura”, tendo ele “trazido de Lisboa o Modello que debaixo da sua direcção tinha feito para ellas o Capitão Tenente Manuel Vicente, Mestre Construtor da Ribeira das Naus, tratou, logo que chegou, de o mandar pôr em execução”<sup>231</sup>.

Embora não se discrimine o nome do seu executor, tudo leva a crer que se trate do Mestre Joaquim Vicente, na época contramestre da Ribeira do Pará, que também construiu a canoa *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, dado o anterior Mestre Construtor Luís Isidoro de Gouveia, ter falecido em 1765.

Trata-se de duas embarcações com cerca de 53 pés de comprimento (c.16,31m), 11,5 pés de boca (c. 3,50m) e 5 pés de pontal<sup>232</sup>, armavam oito peças de artilharia (pedreiros

<sup>227</sup> Segundo a Conta de Despesa, apresentada a 14 de Janeiro de 1793, o custo terá orçado a soma de 2 133\$325 reis.

<sup>228</sup> Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1793, Janeiro, 4, OFÍCIO do [governador e capitão General do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, AHU CU\_013, Cx. 102, D. 8112.

<sup>229</sup> Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1792, Outubro, 2, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre se ter desarmado o bergantim para que, juntamente com uma canoa, proceder à sondagem e marcação dos baixios que existem na costa do Pará. AHU CU\_013, Cx. 102, D. 8084.

<sup>230</sup> FERREIRA, Alexandre Rodrigues - **Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão Pará**, Cota: 21,1,24-MS-574 (3)

<sup>231</sup> *Id.*, *ibidem*, fols. 21, 21v.

<sup>232</sup> Trata-se de medidas aproximadas dado que, diversamente do que sucede para a canoa *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, a documentação é omissa, tendo apenas como referência a escala existente na Planta da Tab.4.

de ferro montados em reparos navais de calibre de 2" e 3", e forquilhas ternárias de  $\frac{1}{2}$ " e  $\frac{1}{4}$ "), com uma guarnição de 35 homens (1 oficial de patente, 1-2 oficial inferior, 7-8 soldados, 25 índios de equipagem). (ver Fig.6)

Desconhece-se, contudo, qual seria a armação, nomeadamente o velame, dado que é omissa nestes desenhos. A relação expressa no *Mappa do preparo, Artilharia e Munições de Guerra*, apenas refere duas andainas de velas de algodão e de brim, sem discriminar o formato (redondo, latino). De acordo com outros modelos semelhantes, cremos serem sobretudo latinas (velas carangueja, giba e bujarrona), no entanto, a existência de uma "verga do redondo", poderá indicar a existência de uma vela redonda, talvez uma *topsail*, como usam alguns palhabotes, escunas e chalupas.

Quanto à mastreação, foi precisamente aí que o modelo de Manuel Vicente Nunes foi alterado. Conforme refere a documentação, originalmente as chalupas tinham apenas um mastro, ao centro, sem traquete, mas como "por dificuldade davam por davante, quando era preciso [...] se lhe puzeram dous à Hiate, vindo ambas ellas a ficar pelo aguçado das proas em forma de setias. E no acrescentamento do dito mastro, como também na diminuição de 5 remos por banda, consistiu a diferença do modello"<sup>233</sup>.

As duas embarcações teriam curta existência na Ribeira do Pará, pois com a entrada do novo governador, José de Nápoles Telo de Meneses, em 1780, "as aboliu, de forma que hoje em dia [1787] nenhuma dellas subsiste, sendo aliás ellas tão precisas, para a defesa do Estado"<sup>234</sup>.

Por fim, entre todo o tipo de embarcações mais pequenas a que nos referimos, e usadas no Brasil, não podemos deixar de referir as canoas armadas e artilheiras, para guarda-costa e proteção contra a pirataria nas costas e estuários dos rios. (ver Fig. 7)

Trata-se de barcos ligeiros, de um único mastro, e remos, com cerca de cinco peças de artilharia (três na proa e duas na popa), assentes em forquilhas ternárias, e transporte de fuzileiros.

<sup>233</sup> FERREIRA, Alexandre Rodrigues, *op. cit.*, fol. 21v.

<sup>234</sup> *Id. ibidem*, fol. 22.

### 3. AS ARMADAS E AS MISSÕES NAVAIS

#### 3.1. As armadas reais no Atlântico (de Guarda Costa, de Guarda do Estreito e outras) (AS)

O corso e a pirataria praticados por muçulmanos ou cristãos para Oeste do Estreito de Gibraltar são actividades quase tão antigas como a própria navegação por estas águas atlânticas. Com o crescimento das navegações atlânticas, estas acções de rapina tiveram um incremento e a captura de vítimas, no mar ou em terra, tornou-se quase o modo de subsistência destas populações ribeirinhas<sup>235</sup>. Contudo, com o crescimento das rotas marítimas que confluíam à Península Ibérica – Lisboa e Sevilha, principalmente – as capacidades navais dos homens do Norte de África também evoluíram, passando das galés aos navios redondos, em particular, e, para o período que nos interessa, não só aos navios mais tradicionais, como as fragatas e, em especial, as embarcações tipo xaveco. Estas eram embarcações ligeiras, velozes e bem armadas.

Salé terá sido desde os finais do século XVII até ao século XIX, a principal cidade do corso do Norte de África, mas muitas outras cidades ou locais na costa atlântica do Norte de África também serviram de base para estes temíveis assaltantes<sup>236</sup>. Terminadas as guerras com Espanha e com os Países-Baixos, D. Pedro II (1683-1706) esforçou-se por manter o reino fora dos conflitos que continuaram a grassar na Europa entre 1669 e 1704, ano em que Portugal acabou por ser levado a participar na Guerra da Sucessão de Espanha (1701-1714).

Todas estas constantes ameaças levaram a que fosse necessário manter as esquadras de protecção, no seguimento do que já existia desde meados do século XVI. Estas forças navais não só tinham a missão de “correr a costa”, como também de realizar escoltas entre os diversos portos da Metrópole, ou com os territórios mais próximos, como era o caso dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, ou de Mazagão. Contudo e, ao contrário do que ocorria até meados do século XVII, face ao alargar dos períodos em que chegavam as frotas provenientes do Brasil, estes navios tiveram de permanecer no mar mesmo nos meses do Inverno, o que por vezes deveria ser muito complicado<sup>237</sup>.

O que é possível encontrar na diversa documentação da época mostra que muitas das vezes a missão de “correr a costa” era atribuída apenas a um único navio, mas, por vezes, podiam ser dois. Ou seja, já não existia uma estrutura ou a multiplicidade de meios das

<sup>235</sup> DOMINGUES, Francisco Contente; MATOS, Jorge Semedo de (orgs.). - *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*.

<sup>236</sup> MATOS, Jorge Semedo de - *Corso e Poder Naval nas relações entre Portugal e o Norte de África no século XVIII*.

<sup>237</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas - *Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitaina do Rio de Janeiro (1618-1762)*, p.77.

armadas com o mesmo nome do século XVI e inícios do século seguinte. O que se mantinha idêntico era quem a financiava, neste caso a Coroa. Contudo, no século XVIII terá havido, pelo menos, uma tentativa, da iniciativa de particulares, para alterar esta situação. Efectivamente, em 1761, foram os comerciantes da capital que criaram a “Contribuição as Fragatas” para manter a Esquadra de Guarda-costas, com a missão de proteger a navegação contra corsários e piratas<sup>238</sup>.

Interessa aqui referir com mais pormenor o regimento que a fragata *S. João e S. Pedro*, comandada pelo Capitão-de-mar-e-guerra João da Costa Brito, recebeu em Julho de 1741, quando em missão de correr a costa da Metrópole. Após largar, deveria dirigir-se primeiro para a zona das Berlengas em demanda de corsários de Argel, dirigindo-se depois para o Algarve com o mesmo objectivo. À chegada deveria informar o respectivo Governador, dirigindo-se depois para as ilhas [Açores]. Se aí tivesse notícia da presença de corsários, deveria aguardar na zona pela frota da Baía. Como os corsários não costumavam cruzar as águas dos Açores após o final de Setembro, deveria então regressar à costa da Metrópole, mas apenas caso não houvesse notícias de corsários na zona. A costa da Metrópole deveria ser patrulhada a uma distância entre as 20 e as 30 léguas ao largo, na zona que lhe parecesse mais provável encontrar as frotas do Brasil. O cruzeiro terminaria quando tivesse mantimentos para apenas oito a dez dias de mar, devendo voltar a fazer-se ao mar assim que estivesse reabastecida<sup>239</sup>. Interessante a opção, também ainda hoje utilizada com o “navio SAR”<sup>240</sup>, de o navio, que tinha por missão correr a costa, ficar posicionado em Lisboa, mais concretamente fundeado em Belém, pronto para largar. Neste caso, colocava na água uma das suas embarcações miúdas para reforçar a patrulha da barra do Tejo<sup>241</sup>.

No que respeita à Esquadra do Estreito, esta foi teoricamente restabelecida em 1765, porque a primeira esquadra apenas será enviada para zona alguns anos depois, estando previsto que fosse enviada para a zona de Gibraltar, anualmente, no período da Primavera e do Verão. A força era habitualmente composta por naus e/ou fragatas, acompanhadas de vários navios ligeiros. Para compensar esta despesa, os navios que navegavam para a Madeira e para o Brasil deixaram de ter uma escolta, para além dos navios da Coroa que integravam as frotas. Esta supressão da escolta também estava directamente relacionada com o interesse que Marrocos tinha em exportar cereais para Portugal, ao abrigo das tréguas estabelecidas em 1769, que culminaram, cinco anos depois, na assinatura de um tratado de paz<sup>242</sup>.

<sup>238</sup> JÚNIOR, A. Cruz - **O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII**, p.47.

<sup>239</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Fragatas, Parte III, Vol. I**, p.176-177.

<sup>240</sup> Navio empenhado principalmente nos compromissos internacionais de salvaguarda da vida humana no mar: SAR – *Search and Rescue*.

<sup>241</sup> SANTOS, N. Valdez dos - **Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa (1667-1706)**, vol. II, p.249.

<sup>242</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino - **Portuguese Sea battles (1669-1808)**, vol. VII, pp.234-235.

Importa realçar que esta armada foi criada no ano seguinte ao abandono da última praça do litoral africano, a fortaleza de Mazagão. Esta missão foi realizada por uma força naval comandada por Bernardo Ramires Esquível, que era composta pela nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Belém*, as fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Guia*, e pelas charruas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Mercês* e a *Santa Ana* e *S. Joaquim*, acompanhadas por cinco iates. A missão foi um sucesso, pois apesar de não ter deparado com oposição no mar, teve de realizar a retirada de cerca dos 2.000 habitantes e elementos da guarnição da fortaleza, sob fogo de uma bateria de costa<sup>243</sup>.

De acordo com um documento de 1792, os principais objectivos desta força eram o de impedir a passagem de corsários para o Atlântico e adestrar as guarnições dos navios portugueses. No entanto, em anos anteriores, muitos dos navios chefes, normalmente as naus, permaneciam nos portos, enquanto os restantes navios mais pequenos permaneciam no mar. Numa clara demonstração das capacidades da Armada portuguesa, houve anos em que Portugal conseguiu manter quase 365 dias no ano esta esquadra activada e em operações na área. Contudo, na época, a ideia que prevalecia era que esta esquadra era pouco eficaz no cumprimento da sua missão, situação também resultante das tréguas estabelecidas entre Portugal e o *Bei* de Argel, entre 1800 e 1810, que também limitou os sucessos desta força no final da sua existência<sup>244</sup>.

No entanto, e como era expectável, nem tudo corria de feição às forças portuguesas, como pode ser constado nas queixas que um comandante da esquadra apresenta pela falta de informações sobre os movimentos em Argel. Para colmatar essa lacuna, propõe que fosse contratado um espião nessa cidade<sup>245</sup>. Já outros comandantes da Esquadra vão apresentar outras sugestões, e queixas, sobre o funcionamento da mencionada força naval, destacando-se: que a esquadra devia dispor de navios de menor porte de modo a impedirem os navios corsários de fugir junto à costa; que era impossível “fechar o estreito”, dado o facto de muitos navios portugueses entrarem no Mediterrâneo sem estarem integrados em comboios, ou devido a falhas no abastecimento e apresto dos navios da mencionada esquadra. A falta de eficácia desta força, possivelmente por todas estas razões mencionadas, e a perda de dois navios às mãos de corsários do Norte de África no início do século XIX, leva a que seja sugerido ao príncipe Regente que se chegasse a uma solução negociada, ou mista, e não a uma solução apenas militar<sup>246</sup>.

Para além das mencionadas forças navais regulares havia navios da Armada que também efectuavam várias escoltas a grupos de navios mercantes, incluindo nas viagens de e para o Brasil, que operavam normalmente de modo isolado ou aos pares. Contudo,

<sup>243</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **Os Esquiveis, notáveis ofícias da Armada**, p.114.

<sup>244</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.16-17.

<sup>245</sup> CABRITA, Luís Filipe Xavier - **Os cativos em Argel da Marinha Real Portuguesa (1799-1812)**, p.14.

<sup>246</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.18-19.

em 1705, a Frota que veio do Brasil tinha vindo escoltada pelo maior número de navios de guerra de que há registo, doze no total. Para uma protecção mais próxima de terra, nomeadamente para proteger as embarcações de pesca, existia também uma Esquadilha de Fiscalização, que operava, principalmente, na costa do Algarve.

Nos inícios de 1794, na outra margem do Atlântico, Portugal terá sido mencionado numa sessão do Congresso americano pelo apoio que os navios americanos tiveram dos navios portugueses, que chegaram a incluí-los em comboios, permitindo, deste modo que ficassem protegidos dos “insultos dos Argelinos, de que se vião ameaçados”. Este apoio era tanto mais sentido pela nova nação, pois ainda não havia nenhum tratado entre os dois estados<sup>247</sup>.

Nos finais do século XVIII, numa tentativa de agradar aos britânicos, mesmo num momento em que Portugal não se encontrava em guerra declarada com a França, o Príncipe Regente D. João decidiu enviar meios navais portugueses para apoiar as acções navais britânicas contra Napoleão num teatro de operações pouco comum, o Canal da Mancha.

Assim, a 3 de Julho de 1793 é enviada uma força naval, designada de Esquadra do Canal, constituída por sete navios, sob o comando do Tenente-General José Sanches de Brito. Os sete navios que compunham a esquadra eram quatro navios-de-linha, ou naus, como são mencionadas na documentação portuguesa, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição* (com 786 homens de guarnição), a *Rainha de Portugal* (633 homens), a *Vasco da Gama* (com mesmo complemento de pessoal) e a *D. Maria I* (639 homens). As fragatas eram a *Ulisses* (329 homens) e a *Fénix* (379 homens). E esta força principal ainda integrava os bergantins *Voador* (120 homens) e o *Serpente do Mar* (120 homens). A força portuguesa só chegou a Inglaterra a 24 de Julho, tendo-se se juntado à esquadra do almirante Lord Richard Howe, junto à ilha de Wight, que era composta por 31 navios-de-linha, armados com 110 a 74 peças cada, sete fragatas, um navio hospital e três brulotes. As duas forças tinham por missão bloquear os portos franceses da zona, de modo a impedir que esquadras ou corsários dessa nação se fizessem ao mar. Infelizmente, após a chegada dos navios portugueses a Inglaterra, grassou nos nossos navios uma epidemia de “febres malignas”, que provocou muitos enfermos e impediu a Esquadra de Canal de operar, regressando ao Reino no início de Outubro<sup>248</sup>.

Possivelmente pelo insucesso da primeira armada enviada para o Canal, foi expedida uma nova Esquadra do Canal no ano seguinte. Esta força, composta desta vez por sete navios, cinco navios-de-linha e dois bergantins, largou do Tejo a 12 de Julho, sob o comando do Chefe-de-esquadra António Januário do Vale, mais uma vez com a missão de se juntar à força naval do almirante Lord Howe. Compunham a força portuguesa os seguintes navios-de-linha: a *Vasco da Gama* (706 homens), a *D. Maria I* (663 homens), a *Rainha de Portugal* (665 homens), a *Conde D. Henrique* (670 homens) e a *Princesa da Beira* (645 homens). Estes eram acompanhados pelos bergantins *Voador* (111 homens) e pelo *Falcão* (120 homens).

<sup>247</sup> *Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)*, pp.271-273.

<sup>248</sup> PEREIRA, José Rodrigues - *Campanhas Navais. 1793-1807*, vol. I, pp.39-42.

Posteriormente a força lusitana foi reforçada com a fragata *São Rafael e Princesa do Brasil*. Este navio acabou por se perder na barra Oeste do porto inglês de Portsmouth, apesar de se ter salvo toda a guarnição e grande parte do material de bordo. De Lisboa largou a fragata *Princesa Carlota*, em sua substituição. A força anglo-portuguesa, que incluía 36 navios-de-linha, 11 fragatas e quatro navios menores ingleses, só começou as operações de bloqueio e escolta nos primeiros dias de Setembro, com grande sucesso. Porém, a força foi fustigada por um violento temporal, que desarvorou a nau *D. Maria I* e a deixou muito maltratada, a ponto de quase ter soçobrado. Só uma acção determinada do seu comandante permitiu ao navio aguentar mais quatro dias de tempestade até que o HMS *Orion* lhe passou um Cabo de reboque e a levou a salvamento para o porto de Plymouth. Este temporal também provocou danos, embora menores, não só a ambos os bergantins, mas também às naus *Rainha de Portugal* e *D. Henrique*. Foi já com toda a esquadra conjunta refugiada no porto britânico que voltou a grassar uma nova epidemia, que terá levado à ordem de regresso a Lisboa, após as reparações mínimas que ocorreram a 1 de Março de 1795<sup>249</sup>.

Contudo, os navios da Marinha também realizavam outro tipo de missões, como por exemplo o transporte de signatários. Foi o que ocorreu a 15 de Maio de 1721, quando a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Necessidades* largou com destino a Roma, levando a bordo dois cardeais<sup>250</sup>. Outras alturas houve, antes de Mazagão ser abandonada, que os navios da Armada real eram utilizados para apoiar a última praça do Norte de África que restava, transportando não apenas os novos governadores, como também, abastecimentos e meios, humanos e materiais<sup>251</sup>. À semelhança do que ainda hoje ocorre, a Armada realizava missões de “presença naval” nas nossas ilhas Atlânticas, como ocorreu em Outubro de 1695, quando as fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França* foram até S. Miguel, onde tinha surgido algum “desassossego” devido ao aumento do preço do trigo<sup>252</sup>.

Será exactamente em 1790 que ocorre a primeira referência a dois navios da Armada – a fragata *Cisne* e o bergantim *Falcão* – largarem de Lisboa para o que actualmente designamos de Viagem de Instrução. Esta viagem, teve início a 12 de Julho e terminou a 28 de Setembro, levando os navios a bordo 13 Guardas-marinhas e cinco Aspirantes do Corpo de Alunos. Como nos dias de hoje, a viagem tinha como objectivo proporcionar treino de mar a estes alunos, tendo visitado Gibraltar, Ceuta, Cádis e Lagos<sup>253</sup>.

Mais tarde, já durante a Guerra Peninsular, navios da Armada vão também realizar a escolta de comboios com tropas, fardamento e medicamentos, armamento, munições e dinheiro para o exército português em campanha na zona de Santander<sup>254</sup>.

<sup>249</sup> *Id., ibidem*, pp.43-45.

<sup>250</sup> **Gazeta de Lisboa**, 15 Maio 1721.

<sup>251</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.181.

<sup>252</sup> *Id., ibidem*, p.205.

<sup>253</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.118.

<sup>254</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.18-19.

No final do século XVIII e início do século XIX, a complexa situação de Portugal face ao conflito que grassava na Europa, levou a um incremento das acções de corso contra navios portugueses. A destacar, no período referido, e para além dos corsários do Norte de África, o aumento de situações envolvendo agora também navios corsários franceses e espanhóis. De acordo com os dados que foi possível compilar, e que devem pecar por defeito, entre 1795 e 1806 terão ocorrido ao largo das costas da Metrópole ou dos territórios ultramarinos, pelo menos, cerca de cinquenta acções, não apenas contra navios portugueses. Desses, apenas quinze terão envolvido navios da Armada portuguesa - doze contra corsários franceses e três contra corsários de Argel<sup>255</sup>. Nos anos seguintes e, até 1823, o número de incidentes com navios corsários foi ligeiramente inferior, cerca de 40, em que dos quais apenas oito envolveram navios da Armada. A destacar, neste período, o surgimento de navios corsários americanos, normalmente em situações contra navios britânicos<sup>256</sup>. Toda esta situação de insegurança no mar, mesmo tendo em conta que neste período a Armada portuguesa estava num novo máximo em termos do número de meios disponíveis, mostra bem que, mesmo assim, os meios que a Armada portuguesa dispunha não eram os suficientes para responder a todas as solicitações. Possivelmente por esta razão, nestes últimos anos do século XVIII, a Coroa armou e deu cartas de corso a mercadores para que, pelo menos, estes preparassem doze navios civis nesta actividade<sup>257</sup>. No entanto, estes navios, muitos deles de armadores da cidade do Porto, para além das acções de corso, podiam manter como principal actividade o comércio, em especial na rota com os portos do Brasil. Precisamente em relação a ataques contra navios oriundos da cidade do Porto, é interessante verificar que, entre 1756-1757, foram apenas registados três acções; no período entre 1777 e 1783 cerca de 30 acções; sendo que o número quase duplicou para o período das Guerras Napoleónicas, com 56 casos<sup>258</sup>.

### 3.2. Em águas do Brasil

#### 3.2.1. As frotas do Brasil (AS)

Sendo certo que o sistema de comboios de e para o Brasil vem desde os finais do século XVI, embora com algum relaxamento<sup>259</sup>, fontes inglesas atestam, logo para o reinado de Filipe I de Portugal (1580-1598), um elevado número de navios capturados pelos ingleses. Muitos desses navios eram oriundos dos domínios ultramarinos portugueses e,

<sup>255</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, vol. I, pp.86-87.

<sup>256</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, vol.II, pp.78-79.

<sup>257</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, vol.I, pp.76-77.

<sup>258</sup> FERREIRA, Sérgio - **O corso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial portuense**, pp.237-268.

<sup>259</sup> JÚNIOR, A. Cruz - **O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII**, p.136-137.

em especial, do Brasil<sup>260</sup>. O facto de os navios seguirem mancos e carregados à formiga, ou seja, navearem isoladamente e, literalmente, atulhados com carga, tornava-os alvos fáceis dos nossos inimigos – corsários protestantes ou do Norte de África. E nem a utilização de naus ou urcas, em substituição das habituais caravelas, dos patachos ou navios, fez com que diminuísse o número de navios capturados<sup>261</sup>.

A situação mantém-se com poucas alterações nos inícios do século seguinte, pois por volta dos anos 20 do século XVII, houve várias tentativas, principalmente por parte da Coroa, em estabelecer o sistema de comboios, de e para o Brasil, sem sucesso. Por exemplo, em 1618, face às dificuldades financeiras existentes, o governador do Brasil, D. Luís de Sousa, por proposta do monarca, sugere aos comerciantes a criação de um novo imposto, com o objectivo de custear uma força de quatro galeões. Estes navios deveriam servir para proteger os navios mercantes ao largo da costa do Brasil e, também, na navegação entre Portugal e o Brasil ou no regresso. Simultaneamente, de modo a garantir o tráfego através do Atlântico, são utilizadas diversas estratégias, nomeadamente a utilização de navios menores, cuja missão não era a de combater os corsários, como aconteceria com as naus, mas, antes, a de evitar o combate. Se em 1618 tinham sido os próprios comerciantes a inviabilizar o projecto, dois anos depois são estes que apresentam uma nova proposta para a escolta dos navios que regressavam do Brasil. Desta vez a proposta previa que fossem armados 12 navios de 250 toneladas cada, divididos em duas forças, uma para escoltar as armadas que saiam de Lisboa e outra do Brasil, respectivamente. Agora foi o próprio Conselho da Fazenda que achou que, por as naus serem de maior parte, normalmente entre as 250 e as 300 toneladas, estas providenciavam uma autoprotecção suficiente<sup>262</sup>.

As continuadas investidas neerlandesas no Atlântico, em particular no Brasil, fazem com que os Conselhos da Fazenda e do Estado, emitam vários pareceres ao monarca, propondo a criação de uma força naval para proteger a navegação com o Brasil<sup>263</sup>. Esta situação tornou-se mais premente após a captura pelos neerlandeses de toda a frota da prata de Castela, em 1628, na baía de Matanzas, que provocou não só escassez de fundos, mas, também, de navios. Esta situação leva a que, em 1629, seja sugerida a criação de uma força que seria custeada pela taxa do Consulado. A nova força naval seria composta por quatro galeões de 600 toneladas, para a Baía de Todos os Santos, e uma para Pernambuco de oito naus de 300 toneladas. Era um sistema em tudo semelhante ao espanhol, pois estes navios, para além de protegerem os navios mercantes que integrariam o comboio, também transportariam carga. Na proposta, é mesmo pedida a criação de uma

<sup>260</sup> ANDREWS, Kenneth - *Elizabethan privateering*.

<sup>261</sup> COSTA, Leonor Freire - *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil (1580-1663)*, vol. I, pp.176-185.

<sup>262</sup> COSTA, Leonor Freire, *op. cit.*, pp.213-214.

<sup>263</sup> *Livro 2º do Governo do Brasil*, fl.257v, [s.l.], pp.169-170.

casa da Contratação, igualmente baseada no modelo existente em Sevilha<sup>264</sup>. Ao que se sabe, nunca chegou a ser posta em prática.

Ainda em 1621, e possivelmente prevendo um incremento de ataques por parte de navios neerlandeses, um senhor de engenho da Baía sugeriu a implementação de comboios para a navegação entre o Brasil e Portugal. Contudo, o Conselho da Fazenda de Portugal voltou a considerar que tal medida não era necessária<sup>265</sup>, possivelmente porque a Armada da Coroa de Portugal tinha voltado a operar de novo de forma independente<sup>266</sup>. Efectivamente, para 1621 apenas foi previsto aprestar, com brevidade, a Armada de Portugal com a missão de vigiar a costa e proteger dos piratas os navios que traziam o açúcar do Brasil e, também, de comboiar as naus da Índia e do Brasil<sup>267</sup>. Nos anos 30 do século XVII as instituições de Filipe IV (1621-1665) terão tentado, por diversas vezes, implementar o sistema de frotas, mas, mais uma vez, os armadores tudo fizeram para que tal intenção não fosse concretizada<sup>268</sup>.

Após 1640, apesar do apoio que o novo monarca recolheu junto das diversas nações europeias adversárias de Filipe IV, as ligações marítimas entre Portugal e as suas colónias ainda não se encontravam seguras. Para tentar garantir essa segurança e, simultaneamente, o monopólio real dos principais produtos, os monarcas portugueses, à semelhança do que já tinha ocorrido anteriormente com a Carreira da Índia, criaram companhias comerciais para a Rota do Brasil. No período em análise a primeira companhia comercial a ser criada foi a Companhia do Comércio do Brasil, fundada em 1649 e incorporada na coroa em 1664, com o nome de Companhia Geral de Comércio do Brasil. Esta manteve-se em operação até 1720, mas apenas com o objectivo de garantir navios de escolta para as frotas de e para o Brasil<sup>269</sup>. No entanto, as grandes distâncias entre os diversos portos do Brasil, 1000 milhas náuticas entre o Recife e o Rio de Janeiro, levaram a que a Frota do Brasil acabasse por ser dividida após 1672. Esta decisão terá sido facilitada pelo facto de Portugal, na época, estar em paz com as nações europeias e, no mar, apenas os corsários do Norte de África importunarem a navegação portuguesa<sup>270</sup>. Face a essas ameaças, até ao final do século XVII a Coroa realizou várias tentativas para implementar o sistema de frotas, inclusivamente com a contratação de navios de protecção ingleses, de modo a

<sup>264</sup> GONZÁLEZ, Francisco Javier Díaz - **Don Fradique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano**, pp.82-85.

<sup>265</sup> COSTA, Leonor Freire, *op. cit.*, p.196.

<sup>266</sup> BGUC – Reservados, ms.3074 – **Coriosidades de Gonçalo de Sousa**, p.136; AGS GA, Leg.3147, de 27 de Maio de 1621.

<sup>267</sup> SALGADO, Augusto - **Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)**, p.169.

<sup>268</sup> COSTA, Leonor Freire, *op. cit.*, p.226.

<sup>269</sup> BOXER, C.R. - **O Império Marítimo Português 1415-1825**, p.222.

<sup>270</sup> GUEDES, Max Justo - **Segurança da navegação nos séculos XVI-XVIII: Navios artilhados, frotas e comboios**, pp.102-103.

evitar que esta rota se realizasse com navios soltos, alvos mais fáceis. Inicialmente esta intenção nem sempre foi aceite, mas acabou por ser acolhida pelos comerciantes<sup>271</sup>.

Posteriormente, acabaram por ser formadas outras companhias de modo a organizar o comércio e a navegação com essas áreas, como foi o caso da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, que operou entre 1755 e 1778, e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, entre 1759 e 1780<sup>272</sup>, estas já criadas sob a égide do Marquês de Pombal. Apenas alguns navios de guerra encarregues do transporte do ouro e diamantes destinados à Coroa ou a particulares, os “correios marítimos”, assim como a “nau de licença” da Baía, é que navegavam isoladamente.

Conforme já foi referido, um dos principais objectivos da criação destas companhias foi a implementação de um sistema regular de frotas, estabelecendo um sistema de comboios entre Lisboa e as diversas cidades do Brasil. Esta obrigação foi reforçada em 1660, com a proibição da realização de viagens com destino ao Brasil por navios isolados. Uma das obrigações da mencionada Companhia do Brasil, por exemplo, era possuir e manter 36 navios de guerra, para garantir a segurança desta rota<sup>273</sup>, número que nos parece excessivo e difícil de alcançar.

Esses comboios, habitualmente designados de “frotas”, de acordo com diversas fontes da época, eram referidos conforme o local de origem ou de partida. Por exemplo, eram referidos como comboios de ou para a Baía, o Rio de Janeiro, Pernambuco, etc. Por vezes, o comboio era simplesmente “do Brasil”, quando os navios com vários destinos, largavam todos em conserva. Por norma, cada frota era acompanhada, pelo menos, por um “navio de guerra”, inicialmente um galeão e, posteriormente, por naus ou fragatas “de guerra”. Curiosamente, todo este sistema de frotas e da escolta, era muito semelhante ao já utilizado por Espanha nas suas ligações regulares entre Sevilha e as Américas.

Apesar de alguns autores afirmarem que com o fim das companhias tinham desaparecido as grandes Frotas, da ordem da centena de navios, quando provenientes de todos os portos brasileiros, e que estas tinham passado a ser compostas por apenas 20 ou 25 navios<sup>274</sup>, uma análise mais detalhada dos dados mostra uma realidade diferente. Com o início da Guerra da Sucessão espanhola a Coroa emitiu instruções de modo que os navios passassem a navegar novamente em comboio. Por esta razão, não é de admirar o surgimento, neste período, das maiores frotas que há registo. Apesar de não termos dados completos para todos os anos, sabemos que a Frota do Brasil de 1703 era composta por 86 navios e a de 1706 tinha 150 navios. Esta crise termina em 1715, com a Paz de Utrecht

<sup>271</sup> COSTA, Leonor Freire, *op. cit.*, pp.496-508.

<sup>272</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Portugal no Mar (1608-1923)**, p.110. No entanto em 1788/9 ainda operava um navio. JÚNIOR, A. Cruz - **O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII**, p.135.

<sup>273</sup> BOXER, C.R, *op. cit.*, p.222.

<sup>274</sup> JÚNIOR, A. Cruz, *op. cit.*, p.135; SANTOS, Nuno Valdez dos - **Apontamentos para a história da Marinha Portuguesa, vol. II**, p.248.

(1713) e o Tratado de Paz entre Portugal e Espanha dois anos depois, voltando as navegações a serem realizadas de forma separada<sup>275</sup>.

O último ano em que encontramos mais de 100 navios a largar do Brasil foi o ano de 1749, logo após o final da guerra da Sucessão Austríaca, com 39 navios de Pernambuco e 66 do Rio de Janeiro, Recife e Belém do Pará. Um número superior à centena só volta a surgir em 1798 quando largam para o Brasil 122 navios mercantes, já em plenas Guerras Napoleónicas. Estes dados são coerentes com os dados obtidos por outros investigadores, que apontam para o período de 1783 a 1807 uma média anual de 129 navios provenientes do Brasil e, entre 1809 e 1822, uma média de 120 navios<sup>276</sup>. Ou seja, mesmo sem as companhias de comércio, o número de navios que cruzavam o Atlântico continuou elevado, mesmo que só parte deles o tenha feito em comboio e com escolta.

Juntamente com os navios que seguiam com rumo às diversas cidades do Brasil, também acompanhavam estes comboios, aproveitando a escolta e a protecção dos números, navios com outros destinos, a saber: navios com destino para Angola, S. Tomé, Costa da Mina, Cabo Verde, Madeira<sup>277</sup> e Açores<sup>278</sup>. Para além dos navios de guerra da Coroa, também havia navios mercantes que tinham o seu armamento reforçado, o que aumentava não só a capacidade defensiva individual, mas também a da frota. Eram os “navios de licença”<sup>279</sup>.

Em princípio as frotas com destino a terras brasileiras tinham uma periodicidade anual, apesar de não haver dados para todos os anos. Habitualmente estas frotas davam Lisboa em Abril, apesar de em 1632 ter sido estipulado que essa viagem deveria iniciar-se entre os meses de Outubro e Fevereiro. No sentido contrário, a irregularidade ainda era maior. Na primeira metade do século XVIII, o calendário mais habitual de partidas era o seguinte: Abril para a Baía e Pernambuco; entre Março e Maio para o Rio de Janeiro. Já os regressos a Lisboa vindos da Baía decorriam entre Outubro e Janeiro, e de Pernambuco entre Julho e Setembro ou já em Dezembro. Do Rio de Janeiro as chegadas eram mais uniformemente distribuídas, com pontos altos em Agosto e Outubro. Ou seja, a viagem de retorno não deveria ser iniciada muito após os finais de Junho, ou seja, em pleno Inverno tropical, e antes das mudanças nos regimes dos ventos e correntes marinhas, que tornavam as travessias mais arriscadas.

Contudo e, conforme já ocorria na Carreira da Índia, também nesta rota havia sempre mestres de navios que largavam do Rio de Janeiro sem esperar pelo resto da frota, fragmentando, deste modo, o comboio. A chegada a Lisboa da frota fragmentada, naturalmente

<sup>275</sup> GUEDES, Max Justo, *op. cit.*, p.103.

<sup>276</sup> LOPES, António [et al] - **As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime**, p.18.

<sup>277</sup> **Gazeta de Lisboa**, 6 Novembro 1721.

<sup>278</sup> **Gazeta de Lisboa**, 22 Abril 1717.

<sup>279</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.7.

que criava não só grandes problemas na sua protecção, como também criava apreensão entre os moradores e autoridades coloniais sobre o eventual destino destes<sup>280</sup>.

Relativamente à duração das viagens, esta variava devido a vários factores, dependendo sobretudo da cidade brasileira de destino final. Para o Rio de Janeiro, entre 1703 e 1755, encontramos viagens com uma duração de 64 a 120 dias, ou 215 a 339, ida e volta. Já para São Salvador, a duração mínima foi de 65 e a máxima de 109 dias. Ou seja, em média as viagens para o Rio de Janeiro demoravam entre os 80 e os 90 dias, e para a Baía, entre os 70 e os 80 dias. Em termos de permanência nos portos brasileiros, a média era de 80 dias, entre a chegada e a largada para Portugal<sup>281</sup>.

Em meados do século XVIII, mais concretamente em Fevereiro de 1753, foi reforçada a obrigatoriedade de os navios que navegavam de e para o Brasil terem de o fazer nas Frotas. Contudo, esta obrigatoriedade apenas durou até 1765. No entanto, a nova situação de conflito com a França em finais do século XVIII, levou a que em 1797 este regime de navegação em frotas fosse reactivado face ao elevado número de navios capturados ou afundados por corsários franceses<sup>282</sup>. Terá sido esta, porventura, a razão que levou em 1761, os comerciantes do Porto a financiarem a construção de duas fragatas, de 24 e 30 peças, com o objectivo de comboiar as frotas para o Brasil<sup>283</sup>.

Após um período em que oficialmente não se encontrava implementado o sistema de Frotas, que decorreu entre 1765 e 1797, podemos constatar que apenas em 1792 é que voltamos a encontrar a referência uma Frotas para o Brasil, com 49 navios mercantes escoltados por um navio de guerra<sup>284</sup>. A título de curiosidade, o navio que trazia “a parte da Coroa” era designado pelo “navio do quinto”, e era, habitualmente, uma nau de guerra<sup>285</sup>.

Antes de finalizar importa olhar para algumas ideias que nos parecem menos válidas, nomeadamente a ideia transmitida por vários autores que, seguindo afirmações do próprio Marquês de Pombal, referem que a marinha mercante nacional não tinha meios suficientes para as necessidades nacionais<sup>286</sup>. De acordo com os nossos estudos, para os anos que vão de 1669 até 1823, e apesar de não haver dados para todos os anos, tratando-se por isso de uma estimativa muitíssimo conservadora, sabemos que cruzaram o Atlântico, do Brasil para a Metrópole e vice-versa, quase 4.000 navios, escoltados por cerca de 250 navios da

<sup>280</sup> RAMOS, César Augusto Ornelas - **Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitaina do Rio de Janeiro (1618-1762)**, p.74.

<sup>281</sup> Para mais detalhes sobre as Frotas do Brasil ver LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo e GUINOTE, Paulo - **As Frotas do Brasil no Atlântico do final do Antigo Regime**.

<sup>282</sup> JÚNIOR, A. Cruz, *op. cit.*, pp.137-138.

<sup>283</sup> *Id.*, *ibidem*, p.47.

<sup>284</sup> FONSECA, Quirino da - **Os portugueses no mar, vol. I**, p.562.

<sup>285</sup> **Gazeta de Lisboa**, 25 Julho 1780.

<sup>286</sup> JÚNIOR, A. Cruz, *op. cit.*, p.133.

Coroa<sup>287</sup>. Ou seja, anualmente, e mesmo com muitos anos em falta, cruzaram em média o Atlântico 26 navios portugueses, escoltados por 1,6 navios de guerra. Se a estes números ainda juntarmos os meios que seguiam para o Estado da Índia ou operavam nessas águas, parece-nos muito grande o esforço marítimo e naval realizado por Portugal, incluindo da Coroa e dos particulares, ao contrário do que é comumente afirmado. Especificamente no que se refere às frotas de e para o Brasil, merece realce o ano de 1706, em que chegou à Metrópole o maior comboio vindo do Brasil, com 150 navios, com origem nos diversos portos e escoltados por apenas seis navios de guerra. Curiosamente, no ano anterior a escolta de um número desconhecido de navios mercantes foi feita por 12 navios, a saber: dois ingleses, quatro da coroa e seis da Junta de Comércio. Em sentido inverso, o maior comboio largou de Lisboa em 1798, com 122 navios mercantes, escoltados por cinco navios de guerra. No ano anterior, uma frota com apenas 46 navios, levou uma escolta de 13 navios de guerra, uma das maiores registada neste período. E, no regresso, os 13 navios de guerra comboiaram 60 navios, incluindo três naus da Índia. No ano seguinte, um comboio de 46 navios mercantes que largou de Lisboa, foi escoltado por seis naus, quatro fragatas e 13 bergantins<sup>288</sup>.

Em termos dos portos de destino em Portugal continental, sabemos por exemplo que dos 138 navios que chegaram a Lisboa em Agosto de 1721, vindos da Baía e de Pernambuco, havia navios com destino à própria cidade de Lisboa, e também para a cidade do Porto e de Viana<sup>289</sup>.

Por vezes, quando havia informação da presença de corsários ao largo da costa, eram organizados comboios entre Lisboa e os seus destinos finais. Foi o que ocorreu, por exemplo, em Janeiro de 1721, quando a nau *N.ª Sr.ª da Madre de Deus* deu escolta aos navios recém-chegados do Brasil, que tinham como destino final a cidade do Porto<sup>290</sup>.

### 3.2.2. As Esquadras de Correr a Costa do Brasil (AS)

A vastidão da costa do Brasil, juntamente com a presença inicial dos neerlandeses e posteriormente, a presença quase constante de navios corsários de várias nações levou, logo em 1647, à tentativa de criação de uma esquadra permanente de Guarda-Costas ou, pelo menos, o envio de navios para “correr a costa”, à semelhança do que ocorria na Metrópole. Face ao fracasso desta iniciativa, a improvisação continuou, conforme chegavam as notícias à Metrópole da presença, ou não, da previsão de ataques contra as rotas marítimas portuguesas. Assim, assiste-se à criação de várias forças com essas funções entre 1650 e 1670, com variados graus de sucesso.

<sup>287</sup> Compilação dos dados apresentados por GODOY, José Eduardo P. de - **Naus no Brasil Colônia**; FONSECA, Quirino da, *op. cit.*

<sup>288</sup> PEREIRA, José Rodrigues - **Campanhas Navais. 1793-1807**, vol. I, p.52.

<sup>289</sup> **Gazeta de Lisboa**, 18 Agosto 1721.

<sup>290</sup> **Gazeta de Lisboa**, 9 Janeiro 1721.

Terminada a ameaça dos neerlandeses, após a assinatura de paz com esse país e com o estreitamento das relações com a Inglaterra, Portugal aparentemente terá negligenciado as questões marítimas. Contudo, em meados dos anos 80 do século XVII, o aumento dos ataques por parte de piratas e corsários de várias nacionalidades, contra a navegação costeira brasileira, levou o governador do Rio de Janeiro a implementar várias medidas, inclusivamente a de armar navios mercantes para patrulharem a costa. A presença desses navios não impediu que navios corsários continuassem a operar ao largo das costas do Brasil, sendo que, na época, havia, pelo menos, dois navios corsários de nacionalidade desconhecida a operar ao longo dessas costas<sup>291</sup>. Estes corsários também realizavam incursões em terra, o que levou ao envio de um pedido a Lisboa para que fosse enviada uma fragata de guerra para “correr a costa” do Brasil<sup>292</sup>. Possivelmente em resposta esta solicitação, no início de Fevereiro de 1686, são enviadas as naus *Santo António de Pádua* e a *Santo António das Flores*, ambas apenas com 30 peças, para patrulhar e correr as costas do Brasil. Contudo, como no Brasil grassava a febre amarela, aparentemente havia pouca navegação no mar, tendo estes dois navios regressado a Lisboa com a frota do Rio de Janeiro<sup>293</sup>.

Nos anos seguintes chegou a ser proposta a existência de uma fragata de 24 peças no Rio de Janeiro, para “correr a costa” entre essa cidade e a Colónia de Sacramento, um outro navio semelhante em Pernambuco e, eventualmente, um terceiro navio ou uma galé para operar na zona da Baía. No entanto, só em 1701, com o envio da fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França e São Caetano*, é que esta intenção foi finalmente concretizada. Este esforço foi de curta duração, pois, em 1704, o navio já se encontrava quase sem guarnição, por muitos terem desertado na busca de fortuna em terra<sup>294</sup>. Segundo Max Justo Guedes, a partir desta data a costa brasileira terá contado com uma força naval permanente para o desempenho desta função, contudo tal não foi possível confirmar, até porque surgem notícias da continuada acção de navios corsários ao longo da costa do Brasil nos anos seguintes.

A situação mais grave ocorreu a 15 de Abril de 1712, quando uma balandra<sup>295</sup> francesa capturou uma nau da Índia, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, perto do porto dos Ilhéus. Esta terá sido uma presa fácil por navegar muito mal armada. De imediato são enviadas para o mar uma “fragatinha ligeira” e a fragata da Coroa *Santa Ana e São José*, que percorrem a costa do Brasil, sem encontrar o inimigo. Para evitar que se repetissem situações desta natureza foi novamente proposto ao monarca que a costa do Brasil fosse patrulhada, todos os

<sup>291</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, pp.265-266.

<sup>292</sup> GUEDES, Max Justo, *op. cit.*, pp.118-116.

<sup>293</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, pp.159-161.

<sup>294</sup> GUEDES, Max Justo, *op. cit.*, p.116.

<sup>295</sup> Embarcação de carga, de coberta e com um só mastro onde arma pano latino. LEITÃO, Humberto, *ibidem*, p.77.

anos, por duas fragatas ligeiras, de 30 peças cada, preparadas e guarnecidas<sup>296</sup>. Situação semelhante vai ocorrer em 1713, quando a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Necessidades*, que tinha sido mandada esperar os navios da Índia, conseguiu afugentar também uma outra balandra francesa que se preparava para atacar a nau da Índia *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Chagas*<sup>297</sup>. Possivelmente face ao perigo e à constância dos ataques às naus que regressavam da Índia, a primeira preocupação da fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré*, de acordo com o seu regimento de 1723 para a patrulha da costa do Brasil, era de “esperar a nau da Índia” e, só depois, “limpar os mares de piratas”. Para o fazer deveria manter-se na latitude do morro, perto da Baía, e à vista de costa, de modo a poder receber quaisquer instruções<sup>298</sup>.

No entanto, esta força de patrulha também era necessária sempre que os navios para o Brasil largavam de Lisboa numa única frota, que só se separava à chegada ao Brasil, seguindo, normalmente em três grupos diferentes: um com destino ao Recife, outro a S. Salvador da Baía e outro para o Rio de Janeiro. Por norma, na zona onde se separava a frota, esta era aguardada pelos navios de guerra ou armados que andavam a “correr a costa” e que iam reforçar a escolta de cada um dos grupos até aos seus destinos<sup>299</sup>.

Apesar de todas estas situações e sugestões, a Esquadra de Guarda Costa do Brasil terá continuado a operar de forma deficiente, pois a 21 de Abril de 1731 largou de Lisboa a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Atalaia* com a missão de “guarda-costa nos mares do Brasil”<sup>300</sup>.

### 3.3. Na Ásia (AS)

Ao contrário das Frotas do Brasil, os navios da Carreira da Índia, apesar de terem instruções para navearem em conserva, raramente o faziam e, nunca eram acompanhados por uma escolta. A defesa destas naus, normalmente de maiores dimensões do que as utilizadas para o Brasil, recaía nos próprios navios. Por se tratar de uma iniciativa primeiramente de carácter comercial, consideramos não ser aqui o local para o seu estudo, embora, para a época em análise, ainda haja muito por investigar.

Apesar do Brasil ser no século XVIII, a joia mais lucrativa do Império português, a Índia continuava a ser a joia mais prestigiada, mesmo quando se encontrava, desde meados do século XVII, em acentuada retracção. Esta situação devia-se a vários factores, mas em especial à pressão exercida sobre a presença portuguesa na Ásia, na globalidade. Esta pressão era exercida não só pelas restantes nações europeias, mas, também, por parte dos árabes de Omã ou dos Angríás. A sobrepor-se a toda esta situação, ainda havia

<sup>296</sup> RAU, Virgínia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da - **Os manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil**, vol. 2, pp.89-90.

<sup>297</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino - **Portuguese Sea battles (1669-1808)**, vol. VII, pp.99.

<sup>298</sup> RAU, Virginia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da, *op. cit.*, pp.308-310.

<sup>299</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.7.

<sup>300</sup> **Gazeta de Lisboa**, 26 Abril 1731.

o agravamento da já crónica falta de homens de armas no Estado da Índia, fenómeno que já vinha do século anterior, mas que terá o seu expoente entre 1650 e 1750, sobretudo devido a um elevadíssimo número de deserções, pois, ao contrário do que ocorria na Europa e, em parte no Brasil, o Estado da Índia vai estar num estado de guerra quase permanente até ao final do século XVIII.

Apesar das medidas protecionistas tomadas pelas grandes nações europeias, os anos de 1668 e 1688, são de decadência do comércio marítimo, em especial do originário do Brasil. Porém, em contraciclo, ocorre um patamar de estabilidade na Carreira da Índia, onde o comércio da pimenta volta a ganhar alguma expressão nas exportações da Ásia. A escala na Baía, forçada ou obrigatória, também terá contribuído para o aumento das receitas da coroa, neste período. Esta ligeira melhoria terá levado D. Pedro II (1683-1706) a promover a criação de uma companhia monopolista, a Companhia Geral do Comércio das Índias Orientais, mas a falta de interesse e investimento, em especial dos particulares, levaram a que nunca iniciasse a sua actividade<sup>301</sup>.

Contudo, e apesar das armadas da célebre Carreira da Índia passarem a ser compostas por apenas um ou dois navios, ao invés da cerca de meia dúzia, como ocorria até meados do século XVII, os navios continuavam a chegar a Lisboa, pelo menos até cerca de 1730, com os porões ricamente carregados. Segundo Boxer, esta carreira só terminará com o advento dos navios a vapor<sup>302</sup>.

Nesta rota comercial, apesar de desde os seus primórdios estar previsto que os navios navegassem em conserva, estes não eram habitualmente escoltados por navios de guerra. Até aos meados do século XVII as naus eram, por vezes, acompanhadas na viagem de ida por galeões, mas estes seguiam com destino ao Estado da Índia, para aí cumprirem funções militares locais, regressando aquelas sem escolta. O surgimento das naus e fragatas “de guerra”, a partir de meados do século XVII, e a diminuição dos bens trazidos da Ásia, levam, conforme já foi referido, a que estas armadas passem a ser compostas apenas por um ou dois navios, ao que parece bem armadas, conforme é reportado em 1705 e 1745 pelos próprios vice-Reis da Índia<sup>303</sup>. E, nesta Na primeira metade do século XVIII surgiria a ideia de que a solução para a Carreira da Índia deveria assentar no modelo “mercantilista de uma companhia monopolista”, o qual, no entanto, não vingou.

Segundo a historiadora Ernestine Carreira, no período pombalino, aproximadamente entre 1756 e 1777, as regras foram alteradas “numa tentativa de equilíbrio entre o exclusivo colonial e a liberdade de navegação”<sup>304</sup>. Este governante tentou conciliar o monopólio comercial da Coroa com o recurso, cada vez mais frequente, a capitais privados. Face

<sup>301</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - **História da expansão e do Império Português**, pp.212-213.

<sup>302</sup> BOXER, CR - **O império marítimo português. 1415-1825**, p.206.

<sup>303</sup> *Id.*, *ibidem*, p.209.

<sup>304</sup> CARREIRA, Ernestine - **Os últimos anos da Carreira da Índia**, p.810.

à dinâmica do comércio com o Brasil, Pombal tentou integrar o comércio Oriental na rede de comércio Atlântico, centrado, agora, no Brasil.

Efectivamente, até meados do século XVII, as duas rotas comerciais funcionavam independentemente. Essa ligação natural terá início nesta época, por razões diversas, nomeadamente, pela necessidade de completar a carga das naus que regressavam da Índia, ou pela necessidade de realizar escala no Brasil, por saída fora de estação da Índia. O aumento da população, entre escravos e europeus, assim como o descobrimento das minas de ouro no interior do Brasil levam a que Coroa acabe por permitir a ligação directa entre o Brasil e o Estado da Índia, apenas com escala em Moçambique. Esta ligação, que está directamente relacionada com a separação administrativa da costa oriental de África do Estado da Índia, será uma das profundas alterações administrativas instituídas por Pombal ao modo como era governado o império. No entanto, mantinha-se o conceito de que todos os produtos coloniais tinham que passar, imperativamente, por Lisboa, numa concepção comercial que só irá terminar em 1808.

A ligação que o Estado da Índia tinha com a costa Oriental de África foi importan-tíssima em termos comerciais até ao período Pombalino, apesar das perdas que Portugal vai sofrer na zona, em especial a partir de 1650. Nesta altura os Omanitas conquistam Mascate e capturam alguns navios portugueses que se encontravam no porto. Utilizando esses navios, e em muito pouco tempo, os Imãs de Omã vão possuir uma importante força naval que, até cerca de 1730, vai desafiar as forças navais portuguesas. Inclusivamente quase conseguem capturar a ilha de Moçambique e chegam mesmo a atacar algumas possessões lusitanas na costa Ocidental da Índia. Contudo, o momento mais significativo deste conflito é a queda de Mombaça, em Dezembro de 1698, após vários anos de ataques e do envio quase anual de frotas de apoio a partir de Goa, conforme analisaremos mais à frente. Esta cidade volta as mãos portuguesas em 1728, mas retorna às mãos dos omanitas pouco mais de um ano depois<sup>305</sup>.

No que se refere à ligação comercial entre Portugal e a Índia, com o passar dos anos, a ligação anual da Carreira da Índia entre Lisboa e o Estado da Índia passou a ser efectuada apenas por uma única nau, normalmente acompanhada por um pequeno navio com deportados para o exército da Índia e de Moçambique. Inicialmente estas viagens eram realizadas por naus mercantes, mas após 1755, e durante vinte anos, eram navios de guerra que a realizavam. A partir de 1775, esses navios eram fretados, principalmente às companhias comerciais do Brasil, para desespero dos comerciantes portugueses da Índia. Paralelamente, Pombal passou a permitir que a viagem fosse organizada e realizada por particulares, o que aumentou inicialmente o número de navios que seguiam nessa carreira, tendo o seu número voltado a diminuir para um a dois navios, por ano, pouco tempo

---

<sup>305</sup> BOXER, C.R., *op. cit.*, pp.137-141.

depois<sup>306</sup>. Curiosamente, estas medidas permitiram o recrudescer do comércio com a Ásia entre os anos setenta do século XVIII e a primeira década do século seguinte, para cair, abruptamente em seguida<sup>307</sup>. Tratou-se de um derradeiro período áureo não só da secular Carreira da Índia, mas também do comércio português no Índico, que só irá terminar com a entrada de Portugal na guerra contra França<sup>308</sup>.

Em termos da participação dos meios da marinha de guerra portuguesa no Estado da Índia, esta realizava-se com a expedição de navios que eram enviados para reforço militar nesse espaço ou, então, em navios que seguiam como navios mercantes da mencionada Carreira. Conforme também já foi mencionado, por vezes as naus da Carreira eram escoltadas à largada de Lisboa por um navio de guerra, normalmente até por altura da Madeira<sup>309</sup>. Foi o que ocorreu em Abril de 1719, quando a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Piedade* largou de Lisboa escoltada pela fragata de Guarda-costa *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Atalaia*<sup>310</sup>. No regresso, na primeira metade do século XVIII, havia a obrigação de os navios da Carreira da Índia, pelo facto de frequentarem os portos do Brasil, regressarem juntamente com as Frotas anuais dessas colónias, o que provocava grandes atrasos. Assim, uma das medidas implementadas por Pombal, a partir de 1765, foi a de voltar a permitir que os navios vindos da Ásia navegassem sozinhos até Lisboa<sup>311</sup>.

Relativamente à defesa naval do Estado da Índia, o seu estudo é muito mais complicado, face não apenas à multiplicidade de ameaças, locais e europeias, como também às diferentes modalidades de resposta efectuadas localmente. Neste espaço, o Vice-Rei recorria a meios locais, armados e guarnecidos pelo Estado da Índia, como também a navios da Coroa enviados desde Lisboa ou, então, a meios navais construídos na Índia. Por exemplo, um estudo recente da historiadora Ernestine Carreira indica que entre 1760 e 1861 a quase totalidade dos navios de guerra do Estado da Índia tinham sido construídos no arsenal de Damão. Com esta panóplia de meios, e consoante as ameaças do momento, os navios do Estado da Índia realizavam a escolta e o comboio à largada e à chegada dos navios da Carreira da Índia, participavam em expedições militares na zona, patrulhavam as costas da Índia, enviando a Armada do Norte até ao Guzarate e a Armada do Sul até ao Malabar<sup>312</sup>, e comboiavam navios até Moçambique.

Na Ásia importa ainda realçar a guerra com a França, que leva ao surgimento de acções de corsários deste país no Índico, havendo autores que avançam com cerca de 150 navios

<sup>306</sup> *Id., ibidem*, pp.810-817.

<sup>307</sup> PINTO, Celsa - **Twilight of the Carreira da Índia**, pp.835-857.

<sup>308</sup> CARREIRA, Ernestine, *op. cit.*, p.810.

<sup>309</sup> **Gazeta de Lisboa**, 13 Maio 1719.

<sup>310</sup> **Gazeta de Lisboa**, 13 Abril 1719.

<sup>311</sup> CARREIRA, *op. cit.*, p.816.

<sup>312</sup> CARREIRA, Ernestine - **Arsenais e construção naval no Índico português (Séculos XVII a XIX)**, pp.373-374.

perdidos às mãos dos navios de Napoleão<sup>313</sup>. Possivelmente a última viagem de uma nau da Índia foi realizada em 1807 pela *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição e Santo António*, mas terminou perto da costa do Natal, nas mãos do célebre corsário francês Robert Surcouf<sup>314</sup>.

### 3.4. A ameaça do Norte de África (AS)

Durante o período em análise, a grande ameaça às rotas marítimas e às costas portuguesas no Atlântico era proveniente do Norte de África, em particular ligado ao flagelo associado ao tráfego de cativos. Estes, capturados por corsários berberescos e saletinos tinham uma existência miserável nos Banhos das cidades do Magrebe, à espera do resgate vindo de Lisboa<sup>315</sup>.

O início desta situação, não previsível na época, decorreu do afrouxamento da presença portuguesa em Marrocos na época de D. João III (1521-1557), quando este monarca decidiu abandonar a maioria das posições portuguesas no Norte de África, face à despesa e aos problemas que acarretavam a sua manutenção. Conforme refere Semedo de Matos, nessa altura não seria possível adivinhar as consequências dessa decisão, em termos da ascensão das cidades corsárias do Norte de África, alimentadas, sobretudo, por renegados europeus, encorajados pela forte presença turca e pelos muçulmanos fugidos de Granada. O vazio criado pela saída dos portugueses do Norte de África, levou ao surgimento de várias cidades cuja principal actividade, passou a ser o corso<sup>316</sup>, muito à semelhança do que ocorreu já nos finais do século XX na zona da Somália. Esta actividade subsistia através das capturas realizadas no mar, permitindo que estas cidades mantivessem algum grau de independência relativamente aos poderes terratenentes que foram dominando o Norte de África.

Em meados do século XVII, por volta dos anos 30 desse século, ou seja, imediatamente antes do período cronológico aqui em estudo, Argel dispunha de 70 navios redondos, Tunes 14 e Salé 30. Esses navios redondos eram, nessa época, principalmente xavecos<sup>317</sup>. Na sua fase final, estes corsários vão utilizar navios construídos por mestres renegados e navios capturados, como foi o caso da fragata portuguesa *Cisne*, que iremos mencionar mais à frente neste estudo.

Efectivamente, todo o século XVIII foi de confronto com o que restava do já decadente corso de Salé e, posteriormente, contra os corsários da Regência de Argel. Nesta

<sup>313</sup> Embora neste número também se encontrem incluídos navios perdidos no Atlântico. *Id., ibidem*, p.829.

<sup>314</sup> *Id., ibidem*, p.834.

<sup>315</sup> MATOS, Jorge Semedo de - **O corso berberesco nos séculos. XVI e XVII e a sua acção sobre o comércio Atlântico português**, p.150.

<sup>316</sup> Sobre o número de portugueses cativos nesta época ver AFONSO, Jorge - **A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino**, pp.187-207.

<sup>317</sup> MATOS, Jorge Semedo de, *op. cit.*, p.147.

fase final, os ataques vão ameaçar a navegação que cruza o Atlântico vinda do império português, mas centrava-se na captura de cristãos, pois interessava ao corso de Argel entrar em paz com Portugal, cuja forte presença naval na zona prejudicava a sua acção contra outras nações<sup>318</sup>.

Contudo, esta situação de guerra prejudicava também o próprio Marrocos, que tinha interesse em, designadamente, exportar cerais para Portugal. Por esta razão, não é de estranhar as diversas tentativas para a negociação de um tratado de paz e amizade com Marrocos, que foi assinado em 1774, depois da retirada dos portugueses de Mazagão. Com efeito, cinco anos antes, em Setembro de 1769, o rei Sidi Moahamed ibn‘Abd Allah, enviou a D. José uma carta, na qual afirmava já que tinha dado instruções aos seus corsários para que respeitassem “o pavilhão português, olhando-o como amigo”. Pedia também que o monarca português enviasse “um dos vossos súbditos por embaixador, para regular connosco os artigos do tratado de paz e comércio, para benefício mútuo de vossos e nossos súbditos”. Efectivamente, tanto D. José, como D. Maria I, têm noção da importância estratégica dos portos marroquinos, que, apesar de já não possuírem uma capacidade corsária própria, poderiam servir de bases para navios corsários provenientes de Tunes, Trípoli ou Argel. Além disso, a mesma carta refere que “A paz com Marrocos nos facilita o Cruzeiro da nossa Esquadra [portuguesa] contra os Argelinos e as mais Potencias Barbarescas do Mediterrâneo. Os marroquinos assistem à dita Esquadra com mantimentos livres de Direitos; e alem disto costumão mandar gratuitamente refrescos avultados à dita Esquadra”<sup>319</sup>.

Este tratado foi importante porque contribuiu para um período de relativo declínio do corso berberesco na segunda metade do século XVIII. No entanto, em 1785, Argel conseguiu aparelhar doze navios que realizaram 24 cruzeiros bélicos no Mediterrâneo e no Atlântico, o que permitiu um ressurgimento da cidade até 1815. Este será uma espécie de “canto do cisne” da sua marinha, cujo fim irá ficar marcado pelo combate e a morte do famoso *rais* Hamindou contra uma força americana. Este último período ficou assinalado não só pelo número elevado de meios navais que operavam a partir dessa cidade, mas também pela qualidade dos meios materiais e humanos, que incluíam uma fragata de 44 peças, construída por um mestre espanhol, e a fragata portuguesa *Cisne*, que será destruída em 1816 por uma força naval britânica. Apesar do bloqueio decretado pelas nações cristãs, os navios de Argel conseguiam obter os apetrechos marítimos necessários através de comerciantes pouco escrupulosos ou por contrabando e recebiam também o apoio de várias cidades costa atlântica de África<sup>320</sup>.

<sup>318</sup> AFONSO, Jorge - **A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino**, pp.190-191.

<sup>319</sup> MATOS, Jorge Semedo de, *op. cit.*, p.151-152.

<sup>320</sup> AFONSO, Jorge, *op. cit.*, pp.199-202.

Já no século XIX, a Armada portuguesa continuou a combater no Atlântico os corsários franceses (até 1815), barbarescos (até à Paz de Argel em 1813), uruguaios/argentinos (a partir de 1817 e até ao reconhecimento da independência da Argentina por parte do governo português e ao anúncio da realização de uma consulta eleitoral à população da Banda Oriental sobre o destino a dar àquela província) e, curiosamente, americanos, embora estes últimos tivessem sido contratados, a título independente, pelas novas nações sul americanas para atacar a navegação portuguesa, o que motivou uma intensa acção diplomática junto do governo americano<sup>321</sup>.

### 3.5. Naufrágios (AS)

Para o período aqui em análise não abundam os relatos de naufrágios tão ricos em detalhes e pormenores materiais e humanos como os que ocorreram nos séculos antecedentes, e que foram plasmados na conhecida obra *História Trágico-Marítima* compilada por Bernardo Gomes de Brito e vinda a público entre 1735 e 1736. Para além disso, em termos de destroços de navios da Coroa, é reduzidíssimo o número de despojos já encontrados e identificados.

No entanto, importa aqui realçar alguns destes tristes episódios que ocorreram com navios da Coroa portuguesa, pelas suas implicações na época ou, actualmente, pelo quase esquecimento do riquíssimo património cultural subaquático português. Infelizmente não temos o número exacto do número de navios que se perderam no período em estudo, mas, em termos globais, e embora nos pareça um número excessivamente elevado, entre 1647 e 1648 perderam-se, segundo Charles Boxer, 220 navios mercantes das frotas do Brasil por ação inimiga, em especial por ataques de neerlandeses<sup>322</sup>.

O que sabemos é que, em 12 de Julho de 1668, o Infante D. Pedro assinou uma Provisão Régia, confirmando uma Resolução sua de 24 de Maio desse mesmo ano, sobre a arrecadação das fazendas e salvados dos navios naufragados. E, já como Rei, em Setembro de 1691, promulgou, através do Conselho de Guerra, a seguinte legislação<sup>323</sup>:

“Po'r hauer mostrado a experientia nas Fortalezas marítimas das Costas deste Reyno naõ ha a forma Conueniente pa Se acudir a Saluar a gente e fazendas dos Nauios q. nellas naufragam por accidentes do tempo ou de Guerra e ser necessro darsse prouidencia pa q. na forma que for posiuvel se acuda Com prompto Cuidado e remedio às uidas e faz.as dos naufragantes. Hey por bem q. o Conselho de Guerra ordene q. todas as vezes q. qualquer fortaleza marítima Se uir nestes marez, e Costas naufragar algum nauio fassa o Cabo d'ellas sahir logo os barcos que estiuerem naquelle porto pera que hindo athe donde o Nauio Se perdeo possaõ Saluar a gente e ainda o mesmo Casco do

<sup>321</sup> *Id., ibidem*, p.193.

<sup>322</sup> BOXER, C.R. - **O império marítimo português. 1415-1825**, p.220.

<sup>323</sup> SANTOS, N. Valdez dos - **Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa (1667-1706)**, vol. II, p.182.

Nauio e fazendas Se estiuer em termoz q. se possaõ Saluar e que fassão e promptamente auizo a todos os portos e fortalezas uezinhas pera q. dellas da mesma Sorte Se mandem os barcoz e que de húaz a outras Se Vá passando o auiso e quando ao Conso lhe pareça q. estas ordens Se deuem aCrecercentar algúaz Circunstanciaz q. possaõ Ser uteiz pera este fim mas fará presentes Consultandome o que pareçar q. nellas Se deue aCrecercentar. Lixboa a 27 de Setembro de 1691. — Com a rubrica de sua magestade.”

Mais tarde, a 2 de Dezembro de 1713, D. João V, por alvará, declarava que “todos os navios, embarcações e cousas que se perdessem e dessem à costa nas praias do reino ou do Algarve, e nas das Ilhas, Brasil, Índia e Angola, ou em quaisquer outros domínios de Portugal, sendo de infiéis ou de outras pessoas ou nações inimigas, ficariam pertencendo à fazenda real”<sup>324</sup>.

Em termos de naufrágios, gostaríamos de destacar os seguintes por ordem cronológica: um dos primeiros eventos mais significativos conhecidos é a perda do galeão *Sacramento* (1650-1669), de 60 peças de artilharia e que estava ao serviço Companhia Geral do Brasil, o qual, para além de seguir com a missão de escoltar a Frota do Brasil desse último ano, transportava também o General da Frota Francisco Correia da Silva e o recém-nomeado Governador do Rio de Janeiro João da Silva de Sousa<sup>325</sup>. Este navio, escoltava cerca de 50 navios mercantes, tinha uma guarnição de 800 homens e levava a bordo ainda mais 200 passageiros. A viagem terá decorrido sem grandes incidentes, tendo sido avistada terra ao anoitecer do dia 5 de Maio. No entanto, o navio, por excesso de confiança ou falta de experiência dos pilotos, ficou a navegar durante a noite em rumos Leste e Nordeste. Esta manobra, destinar-se-ia a dar resguardo a um perigoso baixio, denominado de Baixo de Santo António, que corre a Sudoeste. Talvez devido ao tempo muito nebuloso que surgiu e que tornou a noite muito escura, o navio acabou por naufragar, de nada servindo os tiros de artilharia, que tinha disparado a pedir socorro, por não haverem sido bem percebidos em terra em virtude da escuridão que reinava. Valeu-lhes a guarnição da fortaleza de Santo António que, apercebendo-se do sucedido, de imediato envio avisos à cidade da Baía. Alertado por estes sinais, o governador e Capitão-geral Alexandre de Sousa Freire, depressa entendeu que deveria haver um navio em perigo da frota que vinha de Lisboa, e que já tinha sido avistada, tendo actuado de imediato. Assim, ainda de noite, fizeram-se ao mar várias embarcações miúdas que se achavam na Ribeira, práticos da barra e gente de mar experiente, levando vários apetrechos que poderiam acudir em situações desta natureza. Para além da demora na largada destes meios, a distância do porto ao lugar do naufrágio apenas permitiu que os meios de socorro chegassem ao local ao romper do dia. Os primeiros a chegar apenas encontraram restos do navio e um grande número de corpos, sendo que muito poucas das 800 almas que seguiam a bordo

<sup>324</sup> Copiador, t.13 – cod.1027g (K VI Ig), fls.323v-324v. In *Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)*.

<sup>325</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, pp.15-17; pp. 87-88.

do navio ainda permaneciam vivos, tendo sido salvos pelos pescadores locais ou porque se agarraram a destroços que flautavam. À semelhança de outras situações semelhantes, o Governador mandou colocar soldados nas praias das proximidades para resguardar os corpos e os muitos bens que iam chegando à costa.

Aparentemente este episódio terá ficado gravado na memória das comunidades piscatórias locais, e o local do desastre, um baixio situado à entrada da Baía de Todos os Santos, é ainda hoje conhecido pelo nome de Capitanha, possivelmente uma corrupção da palavra Capitânia, funções que aquele galeão desempenhava na parte da Frota que se dirigia para a Baía. No entanto, o local exacto onde repousava o núcleo principal dos destroços do navio manteve-se oculto até ao ano de 1973. Nesse ano, um grupo de desportistas subaquáticos descobriu um casco em madeira, que, pelos materiais que foram recuperados, permitiram perceber que se encontravam perante os despojos de um navio de meados do século XVII. Depressa as autoridades brasileiras se aperceberam não só a importância do achado, como da possibilidade de os destroços pertencerem ao mencionado navio português. Os trabalhos iniciados no ano de 1976 e que ainda hoje decorrem, permitiram recuperar, entre outros objectos, 26 peças de artilharia de bronze, de fundição portuguesa, que foram alvo de alguns estudos muito importantes<sup>326</sup>. Actualmente, o Museu da Marinha do Rio de Janeiro tem no seu espólio uma coleção interessantíssima dos mais diversos objectos ligados à vida marinheira e particular das 800 pessoas que viajavam no navio<sup>327</sup>.

Igualmente importante em termos do património cultural subaquático, até porque os trabalhos tiveram, pela primeira vez, a participação de elementos da Marinha de Guerra portuguesa, foi o naufrágio da fragata *Santo António de Tanna*, ocorrido em 1698 junto à fortaleza de Mombaça, no actual Quénia. Este navio, cuja construção terminou em 1680, foi construído na Índia e operou, principalmente, na Ásia. Em 1697 seguiu para Mombaça como navio chefe de mais uma força de socorro portuguesa enviada desde a Índia. Durante esta missão, acabou por encalhar e teve de ser abandonado. Os seus destroços só foram encontrados nos anos sessenta do século XX por dois mergulhadores, a uma profundidade de 15 metros, exactamente onde as crónicas coevas indicavam. Apesar da reduzida profundidade, as condições complicadas, em termos de visibilidade e de corrente no local, dificultaram a intervenção arqueológica de que os destroços do navio foram alvo entre 1976 e 1980<sup>328</sup>. Embora o casco do navio tivesse sido deixado no local onde se encontrava, foi realizado um detalhado registo fotográfico do mesmo, que

<sup>326</sup> GUILMARTIN JR., John F. - **Os Canhões do Santíssimo Sacramento**; BARKER, Richard - **Bronze Cannon Founders: Comments upon Guilmartin**, pp.67-74.

<sup>327</sup> Patrimônio Arqueológico Subaquático na Marinha do Brasil.

<sup>328</sup> PIERCY, R. - **A Escavação do Santo António de Tanna, um navio português naufragado no porto de Mombaça**, pp.135-140; PEREIRA, Mariana Pinto Martins - **Organização interna e distribuição da carga a bordo da fragata Santo António de Taná (1697)**.

permitiu, pela primeira vez, a obtenção de dados concretos sobre a construção de uma fragata portuguesa do final do século XVII. Os mais de 15.000 artefactos que foram do navio, também permitem aos investigadores ter uma ideia da vida a bordo de um navio português da época<sup>329</sup>.

Em termos cronológicos, os vestígios de um naufrágio de um navio da Coroa de Portugal são os da nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte do Carmo*, que naufragou na costa Ocidental da ilha de Madagáscar na madrugada do dia 8 de Agosto de 1774. O navio realizava a viagem de Lisboa para a Índia, com uma carga de artilharia a bordo e, aparentemente, não houve vítimas mortais deste naufrágio. Dos trabalhos de recuperação nada ou pouco se sabe, pois foram realizados por um conhecido caçador de tesouros belga, havendo apenas notícia de que foram achados no local, para além de canhões de ferro, moedas de ouro cunhadas entre 1767 e 1773 no Rio de Janeiro e em Lisboa. Aparentemente não foram encontrados quaisquer vestígios da estrutura do navio em si<sup>330</sup>.

A 2 de Setembro de 1802 ocorreu outro naufrágio de uma nau da Carreira da Índia, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. Madre de Deus*, que terá sido posteriormente transformada em nau mercante com o nome *São José Marquês de Marialva*. Este navio também naufragou na viagem para a Índia, no Baixo de Ferrabras, no Canal de Moçambique. O navio tinha sido construído em 1798 em Goa, e seguia com 368 pessoas a bordo e cerca de 40 000 cruzados da Fazenda Real, para além de bastante carga, incluindo 250 barris de tabaco que tinha embarcado no Brasil. Encalhou durante a noite, tendo quebrado em dois na manhã seguinte, o que terá provocado a morte a 132 das pessoas que levava a bordo. Uma das embarcações miúdas do navio foi enviada até à ilha de Moçambique, tendo sido salvos os restantes tripulantes e passageiros e parte da carga. À semelhança do naufrágio anterior, também neste caso o navio foi alvo de uma acção de recuperação de objectos por parte de caçadores de tesouros, que, para além de cerca de meia centena de peças de artilharia, ainda recuperaram diversas moedas de ouro e prata, correspondendo a períodos anteriores à data do naufrágio<sup>331</sup>.

Apesar de ainda não se ter encontrado qualquer vestígio material, importa neste breve apanhado de naufrágios mencionar a perda da fragata *S. João Príncipe*, perto de Gibraltar, onde faleceram cerca de metade dos 350 elementos da guarnição do navio. A perda do navio ocorreu no início da Primavera de 1807, mais concretamente no dia 4 de Abril, numa altura em que o Estreito de Gibraltar era patrulado por uma força portuguesa, composta pelas fragatas *S. João Príncipe* e a *Golfinho* e pelo brigue *Lebre*, enquanto a nau *Vasco da Gama*, o navio chefe, já se encontrava fundeada na zona de Gibraltar. Por volta das 16.00 horas desse mesmo dia, abateu-se sobre os navios um

<sup>329</sup> FRAGA, Tiago Conde - *A tipologia da fragata portuguesa no século XVII: Interrogações e propostas*, pp. 97-108.

<sup>330</sup> SALGADO, Augusto - *O naufrágio da N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte Carmo (1774)*, pp.27-28.

<sup>331</sup> MIRABAL, Alejandro - *The wreck of the N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. Madre de Deus (1802) Mongicual, Mozambique*.

verdadeiro temporal, tendo o *Lebre* recolhido à Baía de Jeremias [sic], enquanto as duas fragatas se mantiveram a navegar. Esta situação deveu-se a uma verdadeira disputa “de galos” que os comandantes das duas fragatas travaram entre si. Em consequência dessa disputa fútil, a Armada perdeu, como já foi referido, a fragata *S. João Príncipe*, assim como cerca de metade dos 350 elementos da guarnição do navio. O mais grave deste episódio foi o facto de ter ocorrido à vista dos navios ingleses, manchando deste modo a reputação da Armada portuguesa. Para além disso, o comandante da fragata, Rodrigo José Ferreira Lobo, oriundo da arma de artilharia, foi absolvido de qualquer culpa pelo monarca, para em 1810, agora ao comando da nau *Vasco da Gama*, deixar escapar umas fragatas de Argel. Mais uma vez este fracasso ocorreu à vista dos ingleses, recaindo as culpas, tal como outrora, sobre os comandantes dos outros navios da força<sup>332</sup>. Talvez um dia seja possível descobrir o local onde repousam os restos desta fragata, permitindo perceber como evoluíram estes navios em Portugal.

---

<sup>332</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino - **Quadros Navais, vol. I**, pp.27-36.

## PARTE II

# 4. OPERAÇÕES NAVAIS

## 4.1. A Guerra no Atlântico

### 4.1.1. A Guerra da Sucessão de Espanha (1704-1714). (AS)

A morte em 1700, de Carlos II, o último monarca da casa de Habsburgo, sem herdeiros, lançou a Europa na Guerra da Sucessão de Espanha (1701-1714), na qual Portugal se colocou, inicialmente, do lado das potências continentais, sendo recompensado com o tratado que assinou a 18 de Junho de 1701, que reconhecia a Colónia de Sacramento como sendo portuguesa. Temendo as implicações resultantes da possível ligação familiar entre as duas maiores potências continentais europeias da época - França e Espanha, vários países europeus, encabeçados pela Inglaterra, Países-Baixos e a Áustria, se coligaram para impedir essa união. Sob pressão britânica, e no seguimento de várias derrotas sofridas pelos franceses, Portugal declarou a neutralidade cerca de um ano depois e, a 16 de Maio de 1702, entrou na guerra ao lado da “Grande Aliança”. Apesar de algumas vitórias iniciais, a paz regressou à Europa em 1713, com a Paz de Utrecht, tendo subido ao trono de Espanha o pretendente apoiado pela França e com poucas ou nenhuma vantagens para o reino português que, em resultado de o tesouro público ter ficado completamente exaurido, viu agravar-se o estado lastimoso em que se encontravam o Exército e a Marinha. As únicas vantagens foram obtidas, como referimos, no Brasil, com a restituição da Colónia de Sacramento, e, mais ao norte, o reconhecimento da posse por Portugal da zona do Cabo Norte, entre a foz do Amazonas e o rio Vicente Pisão.

Em termos navais, para além do apoio logístico que os portos nacionais deram às forças navais da Aliança, nomeadamente à *Royal Navy*, a principal ação da marinha portuguesa neste conflito foi o apoio prestado aos ingleses na libertação do cerco que espanhóis e franceses tinham imposto a Gibraltar, conquistada por aqueles no ano anterior.

Efectivamente, com Gibraltar cercado por forças espanholas e francesas, por terra e pelo mar, a Grande Aliança respondeu com o envio de uma força anglo-neerlandesa de 24 navios, sob o comando do almirante britânico John Leake. Juntamente com esta força, seguiu também uma força portuguesa, comandada por Gaspar da Costa Ataíde, composta por oito navios – as naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assumção*, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Portas do Céu de Rossette* e as fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Batalha*, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*, a *S. Caetano*, a *S. Boaventura*, a *Santiago* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Fetal*<sup>333</sup>. A força anglo-portuguesa largou de

<sup>333</sup> SANTOS, N. Valdez dos - *Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa (1667-1706)*, vol. II, p.274.

Lisboa no dia 14 de Março de 1705, tendo-se juntado a esta a esquadra neerlandesa na zona do Algarve. Esta poderosa força naval conjunta chegou a Gibraltar no dia 21 de Março, tendo, de imediato, atacado cinco navios franceses que se encontravam fundeados nas águas gibraltinas. Após cinco horas de combates, dois dos navios franceses encalharam na costa de Marbella e os outros três foram capturados. Na perseguição que se seguiu aos restantes três navios franceses, os portugueses queimaram um ao largo de Málaga e o outro nas proximidades do cabo Gata. Após este êxito, a força portuguesa regressou ao Tejo, onde entrou a 19 de Abril, tendo as forças espanholas em terra levantado o cerco pouco tempo depois<sup>334</sup>. Os navios ingleses e neerlandeses, só regressaram a Lisboa nos primeiros dias de Outubro<sup>335</sup>.

Enquanto os meios navais portugueses se concentravam na Europa, corsários franceses, que se mostraram ser os mais activos, atacavam os nossos territórios além-mar. Assim, em Junho de 1705 quatro navios de guerra franceses atacaram e queimaram Benguela. No ano seguinte, foi atacada a ilha do Príncipe. Em 1709 forças francesas sob o comando de René Duguay-Trouin assaltaram as vilas das Velas e da Calheta, na ilha de S. Jorge, nos Açores, causando inquietude também na ilha Terceira, que era ainda o porto de apoio das frotas portuguesas. No ano seguinte foi a ilha de S. Tomé entrada novamente, tendo, dois anos depois, os franceses atacado a povoação de Santiago, em Cabo Verde<sup>336</sup>.

Em 1710, e já após Portugal se ter juntado à Grande Aliança, os franceses organizaram, a partir de Brest, um ataque contra o Brasil, mais concretamente contra o Rio de Janeiro. A força era comandada pelo corsário Jean François Duclerc, sendo composta por cerca de mil homens, utilizando cinco navios de guerra e um navio auxiliar. Não sabemos com que grau de sigilo a expedição foi preparada, mas a notícia da preparação desta força chegou a Lisboa, que, prontamente, enviou aviso ao governador do Rio de Janeiro, Francisco Moraes e Castro.

Não é de estranhar que quando a esquadra francesa chegou à costa do Brasil, a 6 de Agosto, esta tenha sido prontamente detectada pelos vigias colocados ao longo da costa, apesar desta força naval francesa só investir contra a entrada da baía de Guanabara onze dias após ter chegado às costas brasileiras. Apesar de terem tentado entrar envergando a bandeira inglesa, os atacantes foram identificados, seguindo-se uma intensa troca de tiros com as fortalezas em terra, que obrigou os franceses a retirarem-se para o largo. Sem possibilidade de flanquear as defesas marítimas da cidade, e após várias tentativas fracassadas, os franceses finalmente conseguem desembarcar a Sul do Rio de Janeiro no dia 11 de Setembro. Após uma árdua travessia das

<sup>334</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - *A Marinha no reinado de D. João V*, p.15.

<sup>335</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.274.

<sup>336</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - *História da Expansão e do Império Português*, p.237.

montanhas conseguem finalmente atacar e entrar na cidade, apesar de muito acossados pelos portugueses, que se encontravam preparados para esse ataque. Trezentos mortos e seiscentos prisioneiros, incluindo o próprio Duclerc, caem nas mãos dos defensores, levando a esquadra francesa a largar em direcção à Martinica. Os portugueses terão tido cinquenta mortos e oitenta feridos<sup>337</sup>.

O monarca francês, Luís XIV, ao ter conhecimento do desastre, mandou de imediato preparar uma nova expedição, desta vez sob o comando do corsário René Duguay-Trouin. Esta nova força naval, que incluía navios da coroa e, também, navios particulares, era composta por sete navios-de-linha, seis fragatas, um transporte e duas embarcações menores, e largou de La Rouchelle a 9 de Junho de 1711. Mais uma vez, Lisboa tinha recebido atempadamente informação da preparação deste novo ataque, tendo não só avisado novamente o governador, mas também enviado socorros para o Rio de Janeiro, incluindo quatro naus e duas fragatas. Esta força naval seguiu sob o comando do Sargento-mor-de-batalha Gaspar Costa de Ataíde.

À semelhança do ataque anterior, o governador do Rio de Janeiro de imediato foi informado da chegada dos franceses à costa brasileira, tendo as forças portuguesas ocupado as posições previamente preparadas. Este dispositivo defensivo incluía os meios navais disponíveis, que se posicionaram de modo a tentar evitar possíveis desembarques franceses. Contudo, como estes não surgiam em lado nenhum, os portugueses acabaram por relaxar o seu sistema defensivo. Mas, no dia 12 de Setembro, e aproveitando um nevoeiro que se fazia sentir na zona, Duguay-Trouin força a entrada na baía de Guanabara, sem que os navios da força naval portuguesa tivessem feito mais do que auto-encalhar, após o que foram incendiados, de modo a evitar que fossem capturados. Dois dias depois, os atacantes conseguem desembarcar cerca de três mil homens na ilha das Cobras, no centro da mencionada baía, fazendo, a partir daí, fogo contra a cidade.

Percebendo que a situação estava perdida, Francisco Moraes e Castro decide retirar da cidade, concordando em pagar um avultado resgate aos franceses para evitar a destruição da mesma. Entretanto, um tal António de Albuquerque chega ao Rio de Janeiro à frente de 6 000 homens, para se juntar aos defensores, contudo decide respeitar o acordo feito na véspera entre o governador e Duguay-Trouin. Este, agora em clara desvantagem numérica, largou com destino a França assim que deitou as mãos aos 600 mil cruzados entregues pelos habitantes do Rio de Janeiro, levando ainda uma nau e uma fragata portuguesas que tinham escapado ao incêndio<sup>338</sup>.

<sup>337</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da *op. cit.*, p.17.

<sup>338</sup> *Id. Ibidem*, pp.17-18.

#### 4.1.2. Rio da Prata (1735-1737) e Esquadra do Sul (1776-1777) (NS)

Os conflitos territoriais entre Portugal e a Espanha, no Atlântico Sul, foram um evento que se arrastou ao longo de mais de um século, desde os finais do século XVII, até 1777. Embora algumas vezes inseridos no contexto dos grandes conflitos europeus, como a Guerra da Sucessão de Espanha (1704-1715), ou a Guerra dos Sete Anos (1756-1763), na realidade, o que estava em jogo, foram sobretudo preocupações motivadas por interesses locais, económicos e comerciais, das províncias sul-americanas dos dois estados ibéricos. Por um lado, as ambições dos luso-brasileiros de estenderem a sua zona de ocupação para poente, ou mais para sul, em direção ao Rio da Prata; por outro, a tentativa dos hispano-americanos de o impedirem, argumentando com as delimitações de território estabelecidas no “velho” Tratado de Tordesilhas, de 1494, ou da interpretação que dele faziam. A questão foi tentada resolver sucessivamente por diversos tratados internacionais, ou bilaterais, entre os dois países, como o de Lisboa (1681), Utreque (1713-1715), Paris (1737), Madrid (1750), Paris, (1763), Santo Ildefonso (1777), e El Pardo (1778).

Como resultado, a fronteira meridional (e não só) do Brasil manteve-se oscilante, com avanços e recuos, durante quase todo o século XVIII, e mesmo inícios do século XIX, embora a disputa territorial para este último período, se desenvolva sobretudo entre os novos estados sul-americanos.

Efetivamente, este longo conflito, com a consequente vitória portuguesa, militar e diplomática, não obstante a perca da Colónia do Sacramento, e as ambições do controlo do Rio da Prata, irá resultar na expansão territorial brasileira para as terras do Rio Grande do Sul, vindo a criar, posteriormente, as condições para a conquista do território das Missões.

Conforme refere Tau Golim, ele representou o maior esforço de guerra empreendido por Portugal na América do Sul (mas também por Espanha), dando origem ao Exército do Sul e à Esquadra do Sul, cujos contingentes, recrutados no continente e ilhas, no Brasil e em África, se transformaram em povoadores, contribuindo assim para a diversidade da cultura e do povo brasileiro<sup>339</sup>.

Será justamente por esta razão que, ao contrário da historiografia portuguesa, que se tem mostrado praticamente alheia a estes acontecimentos<sup>340</sup>, os investigadores brasileiros e hispano-castelhanos têm publicado muito sobre este assunto.

Conquanto não tenha surgido de forma inocente a fundação da Colónia do Santíssimo Sacramento em 1680, frente a Buenos Aires, o Governador da Capitânia do Rio de Janeiro, Manuel Lobo, não poderia certamente prever que, ao longo de quase um século, esta se tornaria

<sup>339</sup> GOLIM, Tau - *A Fronteira. 1763-1778. História da brava gente e miseráveis tropas de mar e terra que conquistaram o Brasil Meridional*, Vol. 3.

<sup>340</sup> Veja-se, por exemplo, como algumas obras recentes, como de TEIXEIRA, Nuno Severiano (coord.) - *História Militar de Portugal*; ou de PEREIRA, José António Rodrigues - *Grandes Batalhas Navais Portuguesas. Os combates que marcaram a História de Portugal*; se passa diretamente da Batalha de Matapão (1717) para as Guerras Peninsulares (1807) ou para a Batalha do Cabo de S. Vicente (1797), deixando em branco oitenta anos da nossa História Naval, diversamente do que sucede na historiografia brasileira, ou mesmo na anglo-saxónica.

no centro de recorrentes conflitos entre hispano-americanos e luso-brasileiros, passando por cinco cercos, por sucessivas destruições e reconstruções, e que estaria na origem de tantos custos materiais, e de vidas humanas, para ambas as partes, seus aliados, e nativos sul-americanos.

#### **4.1.2.1. Campanha do Rio da Prata (1735-1737) (NS)**

Aproveitando-se do conflito na Europa da Guerra da Sucessão de Espanha, Buenos Aires volta a atacar e cercar a Colónia do Sacramento, em 1705.

Portugal envia uma pequena esquadra composta por uma fragata de 44 peças, comandada pelo Capitão-de-mar-e-guerra Amaro José de Mendonça; uma fragata de 30 peças; uma fragatinha de 20 peças; e ainda uma nave auxiliar, de 8 peças; que consegue furar o cerco e evacuar a cidade, que só é ocupada pelos espanhóis a 16 de Março.

No entanto, com a paz estabelecida pelo Tratado de Utreque, a Espanha teve de devolver novamente a colónia a Portugal, que aproveitou para, em 1723, tentar fundar uma nova colónia nas margens do Rio da Prata, embora sem sucesso, face à reação espanhola, que estaria na origem da fundação de Montevideu. (ver Fig. 8)

Em Outubro de 1735, culminando numa escalada de tensões entre Buenos Aires e a Colónia do Sacramento, o governador Miguel Salcedo Y Sierralta, dá seguimento às ordens do ministro José Patiño e, à frente de 1.500 homens, apoiado por um contingente de 4.000 índios guarani, desembarca no Rio das Vacas, perto da colónia portuguesa, administrada por António Pedro de Vasconcelos, que se prepara para a defesa.

Os sitiados contavam com apenas 935 soldados e 80 canhões, e o apoio de duas pequenas embarcações no porto, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França*, e a *Camaragipe*. Simultaneamente, Vasconcelos enviou um mensageiro ao Rio de Janeiro para pedir reforços. José da Silva Pais respondeu, enviando seis navios, que chegaram a 6 de Janeiro, e que era composta pela fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré*, de 50 peças, o *Bom Jesus de Vila Nova* (o *Corta-nabos*) de 20 peças, e 460 tropas. Poucos dias depois, seguiram para o mesmo destino mais doze navios. Os espanhóis tentaram impor um bloqueio naval, com duas fragatas, a *Nuestra Señora de la Encina* (36), e a *San Bruno* (36), mas a superioridade naval dos portugueses conseguiu furar o bloqueio.

Incapaz de conseguir a rendição da guarnição, o governador de Buenos Aires decide retirar o grosso das suas tropas, em Fevereiro, deixando apenas um pequeno contingente a manter o cerco.

Com a chegada de novos reforços em Abril, Vasconcelos faz uma incursão pelas costas da margem espanhola e um ataque aos sitiantes da colónia utilizando o navio corsário *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré (Leão Dourado)* de 30 peças, o *Bom Jesus da Confiança* e outras pequenas embarcações.

A resposta de Lisboa ao cerco não se fez esperar. D. João V, depressa tratou de enviar uma poderosa frota de seis naus de guerra para aquela região, em diferentes momentos, para não chamar a atenção dos vizinhos: a 25 de Março de 1736, partem de Lisboa três



Fig. 8 - Mapa e planta do Rio da Prata, (mapa manuscrito, aguarela, 37,0x54,5 cm, espanhol, séc. XVIII, Biblioteca Nacional de Lisboa, DP)

naus (*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória, a N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição e a N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampadosa*)<sup>341</sup>; juntando-se duas no Rio de Janeiro (*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Esperança e a N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas*) e, mais tarde, uma outra, também da capital, a 21 de agosto (*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Arrábida*), que se reúnem à *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazareth* que já lá se encontrava. A elas se acrescentava ainda o navio *Santa Ana*, o brigue *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Piedade (Bicha cadela)*, uma chalupa, e dois navios mercantes com 600 soldados, de José da Silva Paes que se reuniram na ilha de Santa Catarina. A 21 de Julho, juntaram-se o *Bom Jesus de Vila Nova* (o *Corta-nabos*), e o navio de transporte *Rosa*, com 250 soldados, vindos da Colónia do Sacramento.

Tratava-se, sem dúvida, da maior força constituída durante o reinado de D. João V, e mesmo uma das maiores operações navais do século XVIII, apenas superada pelo retomar dos conflitos naquela mesma zona, em 1776, como se verá.

**Tabela 11 – ESQUADRA PORTUGUESA**

Nome	construção	peças
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré</i>	1721	50
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória</i>	1735	74
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição</i>	1733	74
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampadosa</i>	1727	50
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Esperança</i>	1735	70
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas</i>	1724	58
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Arrábida</i>	1736	62
(fragata)		20
(navio Santa Ana)		
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Piedade</i> (brigue)		
(chalupa)		
<b>ESQUADRA ESPANHOLA</b>		
<i>San Esteban</i>	1727	50
<i>Hermíona</i>	1733	50
<i>La Galga</i>	1731	56
<i>San Francisco Javier</i>	1726	52
<i>Paloma Indiana</i>	1726	52
<i>Nuestra Señora de la Encina</i> (fragata)		36
<i>San Bruno</i> (fragata)		36
(fragata)		
(fragata)		

<sup>341</sup> Conforme relata a *Gazeta de Lisboa*, mas sempre escondendo os objetivos da partida com o argumento que se destinavam à escolta da frota do Brasil: “A 25 do mez passado saiu do Porto desta Cidade huma frota para o Estado do Brasil, composta de 25 navios de commercio; em que havia treze para o Rio de Janeiro, oito para a Bahia de todos os Santos, hum para a nova Colonia, dous para Angola, e hum para Benguela, comboyados por trés naus de guerra a Vitoria, que vay servindo de Capitania, e por Cabo della o Capitam de mar, e guerra Luiz de Abreu Prego; a Lampadosa, que serve de Almiranta, e vay por seu Capitam de mar, e guerra D. Jozé de Vasconcellos; e a Conceiçam, de que he Commandante o Capitam de mar, e guerra Joam Pereira de Santos.”, *Gazetta de Lisboa Occidental*, 26 de abril de 1736.

Semelhante empenho teria a Corte de Madrid, que cuidou de aprontar rapidamente uma frota de socorro, expedindo (em Maio de 1736, e Março de 1737) mais cinco naus, e outras duas fragatas, reforçando as duas que se encontravam em Buenos Aires.

Naturalmente, a melhor opção teria sido não deixar sequer que a frota espanhola atingisse o Atlântico Sul, o que teria sido exequível, face à qualidade da esquadra portuguesa, e à vigilância da esquadra inglesa no Estreito de Gibraltar. Havia eventualmente o receio que o conflito alastrasse à Península Ibérica, daí que, tanto de um lado, como do outro, os navios fossem enviados em segredo, aos poucos, e com a comum desculpa de irem desempenhar missões de escolta.

Efetivamente, o perigo era bem real. Conforme relata Caetano de Sousa, “a [Grã-Bretanha] se empenhou muito, em que as hostilidades de Portugal, e Hespanha não principiassem, entrando para este fim na mediação, e o mesmo fez ElRey de França, e os Estados Geraes de Hollanda, e conseguírão, que se suspendessem dous grandes Exercitos, que estavão vizinhos pela fronteira do Alentejo”<sup>342</sup>.

No entanto, parece-nos que essa hipótese teria sido mais acertada, pois, no continente, Portugal podia contar com o apoio inglês, que de facto aconteceu, quando uma armada de 30 navios e 12 000 homens, comandada pelo próprio almirante John Norris chegou a Lisboa, a 9 de Junho, e onde se conservou até 16 de Abril de 1737.

Os primeiros recontros dão-se em Agosto (16, 20, 26), com as naus espanholas *Hermiona* e *San Esteban*, recentemente chegadas de Cádis. No dia 16, com a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória*, a capitânia de Luís de Abreu Prego, que navegava ao largo da costa oriental do Uruguai, e depois de algumas horas de combates, os navios espanhóis aproveitaram para fugir durante a noite. No dia 19, foi a vez da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*, cujo desfecho foi idêntico, com a retirada dos navios de Don José de Arratia, com ligeiros danos no aparelho. A 26 de Agosto, perto do Cabo de Santa Maria, foi a vez da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampadosa*, que navegava com a nau mercante *Corta Nabos*, de se defrontar com as duas naus espanholas. Os relatos não são coincidentes, neste caso, contudo, as embarcações inimigas acabaram também por se retirar em direção a Montevideu, depois de a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória* ter reaparecido, por volta das cinco da tarde, e depois de um combate que se prolongou até às duas da madrugada do dia seguinte.

No dia 28 juntou-se a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampadosa* à capitânia portuguesa, que tentaram alcançar as espanholas. Sem o conseguir, Abreu Prego desistiu, e foi colocar-se junto da Ilha das Flores, impedindo o desembarque de socorros em Montevideu. Perante isto, Don José de Arratia desistiu do socorro, e rumou a Buenos Aires.

Enquanto três naus de guerra portuguesas ficaram a bloquear Montevideu, as outras foram para a Colónia do Sacramento.

<sup>342</sup> SOUSA, A. Caetano de - *História genealogica da Casa Real Portugueza: desde a sua origem até o presente, com as famílias illustres, que procedem dos Reys, e dos Sereníssimos Duques de Bragança: justificada com instrumentos, e escritores de inviolável fé*, Tomo VIII, p.306.

Em Setembro, as forças de Silva Paes e Abreu do Prego chegam à Colónia, reforçando a sua guarnição, e obrigando os sitiantes a retirar para além do rio São João. Em finais de Novembro, parte finalmente do Rio de Janeiro, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Arrábida*, do capitão Luís António Brederode, na companhia da *Santiago* (30), do *Fangueiro* (8), e do transporte *Centeno*, com mais 350 soldados.

Na véspera do Natal, Silva Paes deixa a Colónia, com os navios *Leão Dourado*, *Santana do Porto*, o brigue *Piedade*, a corveta *São Francisco Xavier*, e a chalupa *Nossa Senhora da Conceição*, e dirige-se a Montevideu, tentando um ataque concertado com as forças de Abreu do Prego. Não o conseguiu, face ao reforço da praça por Miguel de Salcedo, pelo que em Janeiro acabou por desembarcar os soldados embarcados na Punta del Este, regressando posteriormente ao Rio.

No dia 15 de Março chegam os reforços navais de Espanha, a *Galga* e a *Paloma*, comandadas pelo capitão Nicolás Geraldin, que estacionam a Este de Buenos Aires, com os seus reforços, juntamente com a *Rosario*, e outras cinco pequenas embarcações portuguesas, anteriormente capturadas na costa brasileira. Contudo, nunca se atreveram a confrontar-se com a esquadra portuguesa, que era mais forte e bem armada. Estes navios tinham sido fabricados de acordo com o modelo inglês, do Mestre Construtor William Warden, a que nos referimos em capítulo anterior.

No dia seguinte, em Paris, sob a influência da França, Grã-Bretanha e República Neerlandesa, foi assinado o tratado que punha fim ao conflito entre as duas nações, mas que só em Agosto será conhecido na região, pelas notícias trazidas pela fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boa Viagem*, que partira de Lisboa a 31 de Maio, conforme noticiava a *Gazeta de Lisboa*.

Face a isto, Salcedo faz ainda uma tentativa desesperada de alcançar algum triunfo, cercando a Colónia com quatro fragatas, duas corvetas e outros navios pequenos, mas não consegue vencer a resistência dos defensores portugueses, nem subjugar a esquadra dos brigues *Tavares*, *Sereia*, *Bigodes*, *Latino* e *Caramujo*, que lhe barrava o caminho<sup>343</sup>.

Depois de algumas escaramuças entre as duas forças, em Setembro, com a chegada da notícia da paz, o cerco português a Montevideu é levantado, e os espanhóis retiram as suas forças, terminando esta fase do conflito. Ao impossibilitar uma nova conquista da Nova Colónia, a Marinha de D. João V saía, assim, novamente vencedora.

#### 4.1.2.2. Ofensiva de Cevallos

A fase seguinte decorrerá no âmbito da Guerra dos Sete Anos (1756–1763), num conflito generalizado às principais potências ocidentais, que se desenvolveu sobretudo em dois grandes teatros de guerra, na Europa e na América<sup>344</sup>.

---

<sup>343</sup> MARLEY, David F. - **Wars of the Americas. A Chronology of Armed Conflict in the Western Hemisphere**, p.381.

<sup>344</sup> Onde aqui é designada, sobretudo pela historiografia anglo-saxónica, por “French and Indian Wars”.

De acordo com o Tratado dos Limites, de 1750, entre Lisboa e Madrid, os dois países tinham acordado em dividir a posse dos dois grandes estuários da América do Sul; o do Amazonas para Portugal, e o do Rio da Prata para Espanha. Assim, a Colónia do Sacramento ficaria finalmente na propriedade dos hispano-americanos e, em contrapartida, os luso-brasileiros ganhavam o território do Rio Grande de S. Pedro e dos Sete Povos das Missões, até ao Rio Uruguai.

Mas, por mais lógicas e racionais que pudessem ser as partilhas do tratado, não houve capacidade de o pôr em prática, por embaraços e reações que depressam começaram a surgir. Por um lado, a dificuldade na delimitação do território, devido à resistência que os jesuítas e os índios ofereceram, dando origem à Guerra Guaranítica e, por outro, porque os habitantes do Sacramento não queriam abandonar a sua povoação.

Também o novo ministro, Sebastião José de Carvalho e Melo, se mostrou um claro opositor do mesmo, pelo que tratou de o anular, e substituir pelo Tratado do Prado (1761), em que tudo voltava à situação anterior a 1750.

Pouco tempo depois, em Maio de 1762, tropas espanholas atravessam a fronteira portuguesa, sem prévia declaração de guerra, quebrando assim, por pressões da França (Pacto de Família Bourbon), a neutralidade dos dois países, na Guerra dos Sete Anos.

No continente, o conflito designado por Guerra Fantástica (por causa da importância da luta de guerrilha, não-convencional), estaria terminado nos finais de Novembro desse ano, após as sucessivas invasões de Trás-os-Montes, Beira e Alentejo, que se saldou na pesada derrota das forças franco-espanholas, pelas luso-britânicas, lideradas pelo célebre conde de Lippe.

Contudo, na América, cujas hostilidades teriam início apenas em Setembro, a situação mostrou-se mais complicada de resolver, e acabaria por se arrastar durante mais tempo.

No Rio da Prata, Pedro Antonio de Cevallos, o novo Governador de Buenos Aires, à frente de uma expedição de cerca de 4 000 homens, consegue subjugar facilmente os 800 defensores da Colónia do Sacramento, em Setembro, ocupando a povoação.

O único combate naval desta fase do conflito, teve lugar em 1762, no Rio da Prata, em Novembro, embora vários navios tenham tomado parte no apoio às tropas terrestres, nas diversas missões de bombardeamento de posições ou de transporte.

Respondendo às ameaças da aliança franco-espanhola, e da eventualidade de invasão ao Rio de Janeiro, à Ilha de Santa Catarina e ao Rio Grande de São Pedro, delineou-se entre Londres e Lisboa, um projeto de assalto a Buenos Aires. A expedição, organizada pela *East Indian Company* fazia parte do plano da Grã-Bretanha de assaltar as colónias espanholas, atacando e ocupando Havana, no Atlântico, e Manila, no Pacífico. No caso de serem bem sucedidas, a coroa inglesa ficaria com Buenos Aires, e Portugal, com a Banda Oriental do Rio da Prata, ao passo a Companhia, ganhava o monopólio do comércio<sup>345</sup>.

---

<sup>345</sup> MENDES, Jeferson dos Santos - **Capitulações Portuguesas na América Meridional, 1762-1777: Histórias, Julgamentos e Punições das Autoridades Coloniais**, p.59.

A expedição luso-britânica estaciona no Rio de Janeiro a 2 de Novembro, comandada pelo capitão John Macnamara, antigo oficial da *East Indian Company*, na nau *Lord Clive* (ex-*Kingston*) de 50 peças, e a fragata *Ambuscade* de 40 peças, compradas à *Royal Navy* por um grupo de investidores londrinos. Eram acompanhados da fragata portuguesa *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Glória*, de 38 peças, dois navios de transporte, com 500 soldados, chefiados pelo Tenente-coronel Vasco Fernandes Pinto Alpoim<sup>346</sup>, e seis bergantins, com outros 600 soldados, entretanto acrescentados por Gomes Freire.

No entanto, Macnamara acabou por ficar quase um mês no Rio de Janeiro, partindo para o Rio da Prata a 21 de Novembro, quando vem a saber que os espanhóis já estavam informados da sua presença (invalidando assim o efeito de surpresa) e que tinham ocupado a Colónia do Sacramento. Decidiu então alterar os planos iniciais, atacando, em primeiro lugar, a Colónia do Sacramento, e só depois tomar Buenos Aires.

Só no dia 6 de Janeiro do ano seguinte, da parte da manhã, é que os navios da frota aliada tomaram posição, frente à Colónia, e começaram a bombardear a praça ocupada, ao que responderam as baterias costeiras, com “balas vermelhas”. O combate desenrolou-se por quatro horas.

Apesar dos danos infligidos às baterias espanholas, um dos tiros da *Santa Rita* atingiu o *Lord Clive*, que começou a arder, e não conseguiu manobrar por causa das águas pouco profundas. No fundo, cumpria-se o vaticínio de Juan Antonio Guerrero, o capitão do *Don Zenón*, navio destacado para o reconhecimento que, no início de Janeiro, escrevera a Pedro de Cevallos o seguinte, “Acabo de recibir la orden de Vuestra Excelencia y enterado de ella, digo que si ellos vinieren, yo los espero. Los Navíos que vienen son de madera, la bala roja los despachará breve, haciendo la puntería, una ó dos varas, arriba de la lumbre del agua, derecho al palo de la mesana, o del palo del trinquete, porque á popa está la pólvora, y á proa los pañoles de la jarcia [...] y demás pertrechos del Navío, los cuales son muy inflamables”<sup>347</sup>.

O incêndio só terminou quando atingiu a linha de água, sendo depois afundado pelos espanhóis<sup>348</sup>. Perderam a vida perto de 272 tripulantes, incluindo o próprio Macnamara, e Joseph Reed, enquanto oitenta oficiais e marinheiros conseguiram chegar à costa, onde foram feitos prisioneiros e condenados como piratas.

Os outros navios, o *Ambuscade*, bastante danificado, e o *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Glória*, regressaram ao Rio de Janeiro, onde só aportaram a 24 de Fevereiro, e a 2 de Março, por causa do mau tempo, e por o primeiro ter fundeado na Ilha de Santa Catarina, para reparos.

Os espanhóis perderam o seu navio principal, a fragata *Victória*, que encalhou na Ilha de São Gabriel. Logo que a frota anglo-portuguesa chegou, a espanhola fugiu para a

<sup>346</sup> MARLEY, David F. - **Wars of the Americas. A Chronology of Armed Conflict in the Western Hemisphere**, p.442.

<sup>347</sup> Carta de Juan Antonio Guerrero a Don Pedro de Cevallos, “A bordo del Navío Zenón en el puerto de San Carlos del Sacramento, Enero 4 de 1763.” Cit. por BUSCHIAZZO, Marcelo Díaz - **Ataque de la flota combinada anglo-portuguesa a la Colonia del Sacramento. El hundimiento del navío Lord Clive, 1763**, pp.178-179.

<sup>348</sup> GRAHAM-YOOLL, Andrew - **Imperial Skirmishes: War and Gunboat Diplomacy in Latin America**, p.6.

ilha próxima de São Gabriel, evitando o combate. Para evitar a sua captura, afundaram o navio, com toda a sua artilharia e pólvora. Os oficiais acabaram por ser detidos e posteriormente julgados em Conselho de Guerra, em 1766, sob a acusação de cobardia.

Apesar do Tratado de Paz de Paris, assinado em Fevereiro de 1763, pelo qual a Espanha devia restituir a Portugal as praças de Chaves e Almeida, e a Colónia do Sacramento, as ambições de Cevallos, consciente das debilidades defensivas brasileiras, levam-no a prosseguir as conquistas para norte, à frente de um exército de mais de dois mil homens, composto de tropas de linha, milicianos de Montevidéu, e de índios missioneiros.

Não obstante a vitória dos portugueses na batalha de Santa Bárbara, em Janeiro, quando o exército invasor tentava conquistar o Rio Pardo, não conseguiram impedir a captura dos fortés de Santa Teresa e de S. Miguel em Abril, e de toda a zona do Rio Grande de S. Pedro. A intenção de Cevallos, quando ordena às suas forças para passar para o lado Norte do canal, era de prosseguir até à Ilha de Santa Catarina, e assim restabelecer, de acordo com a interpretação espanhola, a linha divisória do Tratado de Tordesilhas. Ao mesmo tempo, tentava persuadir os aliados franceses a atacar o Rio de Janeiro.

Melhores resultados obtiveram os luso-brasileiros, nos confrontos na zona do Rio Negro, na bacia do Amazonas, cujo vale foi conquistado, e expulsos os espanhóis de S. José de Marabitanas e S. Gabriel,

No Mato Grosso, a Ocidente, os portugueses, comandados por António Rolim de Moura Tavares, também resistiram com sucesso ao exército invasor, procedente de Santa Cruz de la Sierra (Bolívia), que tinha como objectivo desalojá-lo da margem direita do rio Guaporé (Fortaleza de S. Rosa ou Conceição), que a coroa espanhola pretendia recuperar. Os portugueses também capturaram e ocuparam S. Miguel e S. Martinho, principais fontes de abastecimento espanhol, na margem esquerda do rio Guaporé<sup>349</sup>. O exército espanhol sitiante, reduzido a menos da metade, por doenças, fome e deserções, teve de recuar, deixando os portugueses na posse do território disputado, e toda a sua artilharia. Rolim de Moura seria recompensado por D. José pela sua vitória, com o vice-reinado do Brasil, e o título de conde de Azambuja.

Finalmente, ao fim de seis meses, depois de ratificado entre as coroas europeias, fizeram-se sentir na América do Sul, os resultados do Tratado de Paris, sendo assinada em Agosto, a Convenção de Suspensão de Armas e de Limites, entre portugueses e espanhóis.

Contra todas as expectativas, Cevallos era confrontado com as ordens de Carlos III, de restituir a Colónia do Sacramento aos luso-brasileiros. Contrariado, teve de obedecer, mas não largou mão das suas conquistas, mais a norte, da linha que ia de Santa Teresa até Ponta Rasa, que manteve sob seu controle.

Por seu lado, Portugal teve de devolver apenas as terras conquistadas das missões de São Martinho e São Miguel, cuja propriedade espanhola, aliás, sempre fora reconhecida.

---

<sup>349</sup> SOUTHEY, Robert. - *History of Brazil, Part third*, p.584.

A Inglaterra foi sem dúvida quem mais lucrou com a vitória alcançada na Guerra dos Sete Anos, tanto na Europa, como no resto do mundo. Ganhou o Canadá e parte da Louisiana, a Flórida (que foi cedida pela Espanha, a troco de Havana), algumas ilhas das Antilhas (São Vicente e Granadinas, Tobago, Granada, São Luís), Manila, as feitorias costeiras do Senegal, na África, além serem reconhecidas todas as conquistas inglesas nas Índias Ocidentais. A Espanha, recebeu da França o resto da Louisiana, e Nova Orleães. Os franceses, para além do Canadá, e Senegal, perderam toda a influência na Índia.

Embora Portugal se encontrasse entre as nações vencedoras, a manutenção da Colónia do Sacramento não compensava, de modo algum, a perda dos territórios do Rio Grande de São Pedro, não só deixando ainda mais isolada a colónia do Rio da Prata, como ia contra as ambições da expansão do território brasileiro para sul. Essa situação mostrava-se inaceitável, dando origem a nova fase de conflitos, com o intuito de recuperar, pela força, o que não se tinha conseguido pela via diplomática.

Em finais de Janeiro de 1767, o governador do Rio Grande, José Custódio de Sá e Faria, embora tenha falhado na tentativa de reconquistar a vila do mesmo nome, em poder dos espanhóis, conseguiu ocupar a margem norte do canal que liga à Lagoa dos Patos, assinalando o início da ofensiva e a recuperação das possessões conquistadas por Cevallos.

Apesar dos protestos de Madrid, e das desculpas de Lisboa, a situação manteve-se sem grandes alterações até 1774, quando Juan José de Vértiz y Salcedo, o novo governador de Buenos Aires, que substituíra Bucareli, decidiu agir, e avançou para o Rio Pardo, “juntando todas as forças, assim de tropa regular como de índios, sem deixar em Buenos Aires, Montevideo e Maldonado alguma guarnição, e tirando quase toda a gente que havia no bloqueio da colónia”<sup>350</sup>.

Estava assim aberta a próxima fase do conflito.

#### **4.1.2.3. Acções da Esquadra do Sul (1776-1777) (NS)**

Os combates que se sucederam, na tentativa de recuperar os territórios do Rio Grande ocupados pelos espanhóis, desenrolaram-se sobretudo em terra, muitas vezes em confrontos de guerrilha, na zona de fronteira dos dois estados.

Apesar de fracassada a ofensiva de Vértiz y Salcedo no Rio Pardo, a corte de Lisboa sabia que se aproximava uma escalada eminente do conflito, o que levou o ministro Pombal, em 1774 a desenvolver o chamado “Plano Militar”, concedendo plenos poderes ao vice-rei, Marquês do Lavradio, para defender e reconquistar os territórios meridionais, a constituição do “Exército do Sul”, e da “Esquadra do Sul”, o que era uma novidade no Brasil. O novo exército, estaria sob o comando do Tenente-general Johann Heinrich

---

<sup>350</sup> MELLO, Christiane Figueiredo Pagano de - **Forças militares no Brasil Colonial: corpos de auxiliares e de ordenanças na Segunda Metade do Século XVIII**, p.129.

Böhm (João Henrique Boehm)<sup>351</sup>, um prussiano natural de Bremen, e que fora ajudante-general do Conde de Lippe na Guerra dos Sete Anos.

Paralelamente, o Marquês de Pombal conferia o comando da esquadra a William Robert Mac Douall, de origem irlandesa, um desconhecido oficial da Marinha Britânica, desde 1759, onde posteriormente viria a ocupar o cargo de almirante, entre 1813 e 1816.

Com o título de Capitão-de-mar-e-guerra, em agosto de 1774, Mac Douall chega ao Rio de Janeiro como comandante da Esquadra do Sul, onde deveria aguardar a chegada de todas as unidades da esquadra que ali se haviam de reunir, tendo depois como base de operações, a Ilha de Santa Catarina. A constituição (mas não definitiva) da esquadra, de 1774 a 1776, era a seguinte:

**Tabela 12 - ESQUADRA DO SUL de Robert Mac Douall** <sup>352</sup>

Nome	ano	tipo	peças	comando
<i>Santo António e S. José</i>	1763	nau	66	José da Silva Pimentel
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Prazeres</i>	1767	nau	62	José de Mello
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Ajuda</i>	1759	nau	64	José dos Santos Ferreira
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Belém</i>	1766	nau	54	António Januário do Vale
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré</i> <sup>353</sup>	1767	fragata	42	Thomas Stevens
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça</i>	1766	fragata	42	João Nicolau Schmerkell
<i>Príncipe do Brasil</i>	1774	fragata	34	António Jacinto da Costa
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assunção</i>	1774	fragata	24	Francisco Xavier Teles
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Glória</i>	1774	fragata	26	Tristão da Cunha
<i>Princesa do Brasil</i>	1771	fragata	28	Francisco de Betencourt
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar</i>	1775	fragata	26	Arthur Phillip
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça Divina</i>	1774	fragata	24	Frederico Hesselberg

A primeira missão de Mac Douall era a de auxiliar o “Exército do Sul”, de João Henrique Boehm, na travessia do canal, para a reconquista da zona ocupada do Rio Grande.

As defesas do lado espanhol tinham sido reforçadas recentemente, sobretudo nos fortes de S. Martinho e Santa Tecla, pelo governador de Buenos Aires, José de Vértiz y Salcedo. Além das defesas terrestres, tinham sido fortalecidas as forças navais na costa do

<sup>351</sup> Sobre este importante oficial, considerado como o fundador do exército brasileiro, veja-se JÚNIOR, Carlos H. Oberacker - **João Henrique Böhm, o fundador do exército brasileiro**, pp.339-357.

<sup>352</sup> De acordo com a lista que aparece referida nas três versões de conhecidos “mapas das naus e fragatas de guerra” que a constituíam, atualmente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, na Biblioteca Nacional de Lisboa (fac-simile de 1850), e na Casa da Ínsula, em Penalva do Castelo. Ver (1776) FARIA, José Custódio de Sá e - **Mappa geral das naus e fragatas de Guerra que se encorpararam na Esquadra do Sul**, BN Rio Janeiro; 1850; COSTA, Emídio dos Santos da Rosa e - 1829-1870, BNL (Facsimile) de **Hum Mappa das naus e fragatas de Guerra Portuguezas que se encorparão na Esquadra do Sul durante os annos de 1774 até 1776**; e Barra e Canal do Rio Grande de S. Pedro, 19 Fevereiro de 1776, **Mappa das embarcações de Guerra Portuguezas que surgiram no Rio Grande de S. Pedro**, Casa da Ínsula, Penalva do Castelo (Viseu).

<sup>353</sup> Segundo Mac Douall, esta fragata não chegou a ir, ao contrário do que é referido pelos *Mappas* citados anteriormente.

Rio Grande. No dia 17 de Abril de 1775, a frota do Capitão-de-fragata Francisco Xavier Morales, constituída por cinco navios, as corvetas *Dolores* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Atocha*, um bergantim e duas sétias<sup>354</sup>, conseguiram atravessar a barra, apesar do fogo do forte de São Pedro da Barra. (ver Fig. 9)

Tanto do lado espanhol, como do português, se robusteciam as forças navais e terrestres. Enquanto João Henrique Boehm ampliava as defesas, a coroa lusitana transferia embarcações e material bélico para o Brasil. O Tenente-general preparava um ataque naval no canal. Ainda antes da incursão de Xavier Morales, a 4 de Abril, uma esquadra, chefiada pelo Capitão-de-mar-e-guerra George Hardcastle, na corveta *Invencível*, de 18 peças, comandada pelo próprio, a sumaca<sup>355</sup> *Sacramento*, de 14 peças, capitaneada pelo Capitão-tenente Joaquim dos Santos Cassão, e a sumaca *São José*, de 14 peças, sob as ordens do Capitão-tenente Pedro de Mariz Sarmento, ancoravam frente ao forte do Patrão-mor, no lado oposto dos bastiões castelhanos do Mosquito e San Juan. A ideia era reforçar as forças navais, e juntar-se à fragata *Belona*, de 18 peças, comandada pelo Tenente-do-mar Mateus Inácio da Silveira, ancorada no canal do Rio Grande<sup>356</sup>.

Diversos confrontos ocorreram durante o mês de Abril entre as embarcações castelhanas e lusitanas, com a participação dos fortes de ambos os lados, sem que a situação se alterasse significativamente.

O tempo parecia correr a favor de Espanha, face aos desenvolvimentos do panorama internacional, com o início da Guerra da Independência da América do Norte, a partir de Abril, que trouxe a consequente redução da proteção militar inglesa, ao mesmo tempo que se fortificavam as relações entre Madrid e a França, e o seu apoio aos revoltosos independentistas. Contudo, a tremenda derrota que os espanhóis sofreram na tentativa de desembarque em Argel, a 8 de Julho, e os receios que idêntico desastre sucedesse na América do Sul, forneceram aos portugueses a oportunidade de uma janela de tempo, que lhes permitia agir sem grande receio.

Finalmente, a 7 de Fevereiro de 1776, a Esquadra do Sul, comandada por Mac Douall, partia de Santa Catarina em direção ao Rio Grande, onde chegou no dia 14 desse mês. Face ao teatro de operações, o comandante não podia naturalmente fazer uso dos seus navios de maior porte por causa da pouca profundidade do canal, tendo de recorrer a embarcações mais pequenas, de menor calado.

Este seria, de facto, o único combate de vulto efetuado pela Esquadra do Sul.

<sup>354</sup> Este tipo de embarcação não se encontra referida no LEITÃO, Humberto - **Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual**, 3<sup>a</sup> ed. Surge em DONATO, Hernâni, **Dicionário das Batalhas Brasileiras**, 2<sup>a</sup> ed., como “embarcação pegauna, de origem asiática”, p. 63.

<sup>355</sup> Navio à vela semelhante a um patacho e que apenas difere deste por ter um só mastaréu no mastro do traquete, não tem cesto de gávea, nem curvatóes ou vaus. LEITÃO, Humberto, *ibidem*, p.492.

<sup>356</sup> MENDES, Jeferson dos Santos - **Capitulações Portuguesas na América Meridional, 1762-1777: Histórias, Julgamentos e Punições das Autoridades Coloniais**, pp.135-136.

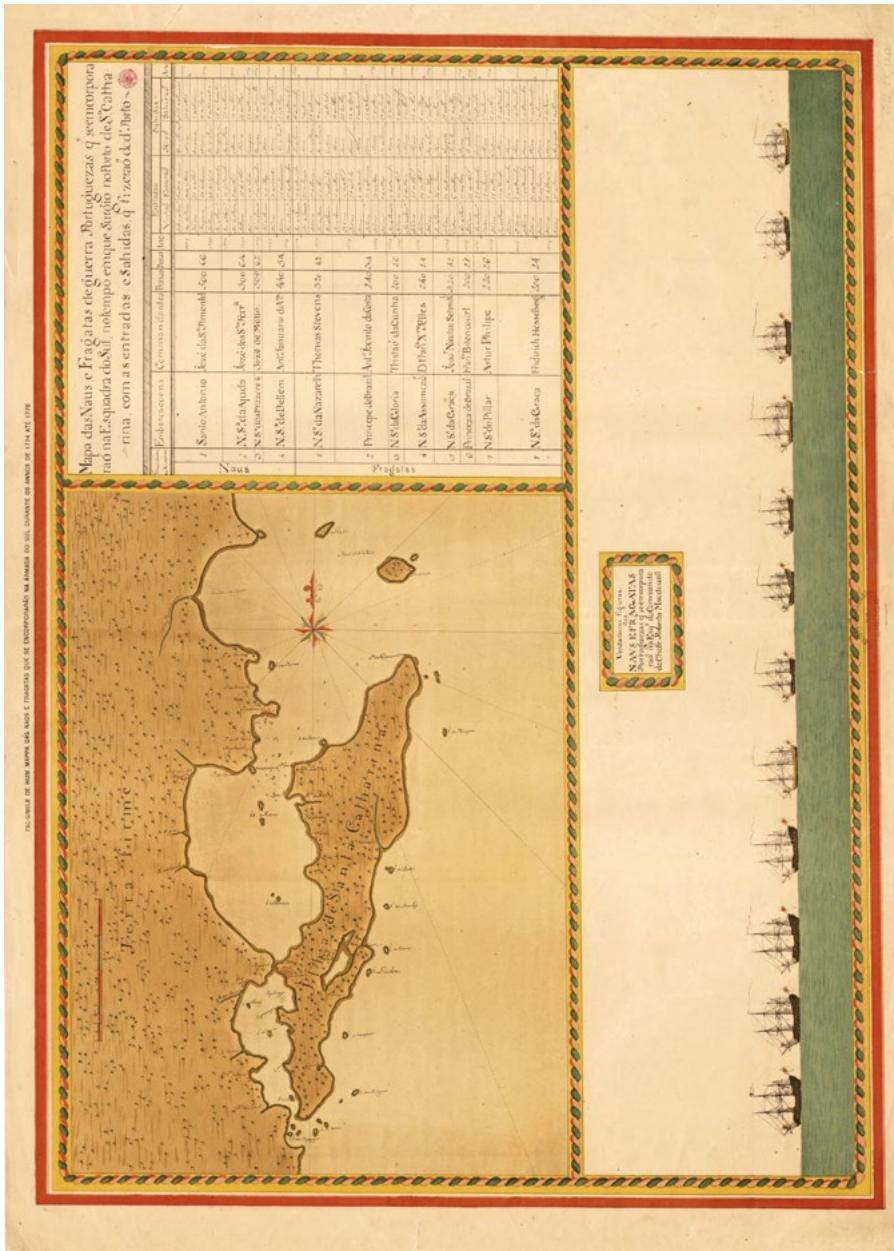


Fig. 9 - *Mapa das Naus e Fragatas de guerra Portuguezas que se emcorporão na Esquadra do Sul (porm.)*, 1776 (Biblioteca Nacional, Lisboa)

**Tabela 13 - ESQUADRA DO RIO GRANDE (Fev. 1776) de Robert Mac Douall<sup>357</sup> / (Abril) Hardcastle**

Nome	Tipo	peças	comando
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça Divina</i>	fragata	32	Frederico Hesselberg
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Glória</i>	fragata	32	António José Pegado
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória</i>	corveta	6	José Correia de Melo
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França</i>	corveta	8	Agostinho da Rosa Coelho
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte do Carmo</i>	sumaca	10	Bernardo Ribeiro
<i>Bom Jesus</i>	sumaca	10	Francisco Lopes Xavier
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Belém</i>	sumaca	10	José Maria de Medeiros
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso</i>	bergantim	8	Manuel da Silva Duarte
<i>Expedição</i>	chalupa	12	Jerónimo da Silva Pereira
(duas embarcações pequenas)			

Não iremos aqui demorar-nos com a extensa cronologia dos eventos, da Batalha da Lagoa dos Patos, inúmeras vezes relatada, de forma minuciosa, por diversos autores<sup>358</sup>, mas faremos apenas um breve resumo do sucedido. (ver Fig. 10)

A operação correu mal logo desde o início, com uma série de acidentes na travessia do canal, contudo, embora não tendo atingido o objetivo principal, conseguiu reforçar a presença naval na margem norte da esquadra de Hardcastle, proporcionando a Boehm um apoio crucial.

O projeto era efetivamente demasiado arriscado, dado que contava com as dificuldades da travessia do canal, a navegação perigosa na Lagoa dos Patos<sup>359</sup> e o desafio da defesa coordenada dos fortes e baluartes espanhóis com a sua frota ali estacionada.

A esquadra de Mac Douall progrediu em linha pela lagoa, debaixo do fogo dos navios inimigos, dos fortes da Trindade e de Santa Bárbara, e da bateria do Mosquito, ao longo de três horas de combates diversos, conseguindo ancorar frente ao Patrão-Mor. Tendo em conta as dificuldades e a dimensão dos confrontos as baixas não foram significativas. Mac Douall regressa à Ilha de Santa Catarina na *Santo António*, deixando o comando da frota do Rio Grande a Jorge Hardcastle, agora significativamente reforçada.

Apesar do malogro da tentativa, um mês depois, o “Exército do Sul” inicia o seu ataque, atravessando a Lagoa dos Patos, no dia 1 de Abril. Captura os fortes da Trindade, e

<sup>357</sup> Esquadra usada por Mac Douall em Fevereiro de 1776, durante a incursão na Lagoa dos Patos. Apenas duas fragatas da esquadra principal, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Glória*, participaram nesta missão, assim como a nau *Santo António* e *S. José*, que não transpôs o canal da barra, ficando a vigiar a entrada do mesmo, em águas mais profundas. A esquadra seria depois em abril comandada por Hardcastle, acrescida de uma corveta, e duas sumacas.

<sup>358</sup> Veja-se sobretudo GOLIM, Tau - A Fronteira. 1763-1778. História da brava gente e miseráveis tropas de mar e terra que conquistaram o Brasil Meridional, Vol. 3, pp. 211-436.

<sup>359</sup> Onde se perdeu a sumaca *Bom Jesus* encalhada nos baixios, e incendiada depois pelo exército português para que não fosse tomada pelo inimigo.

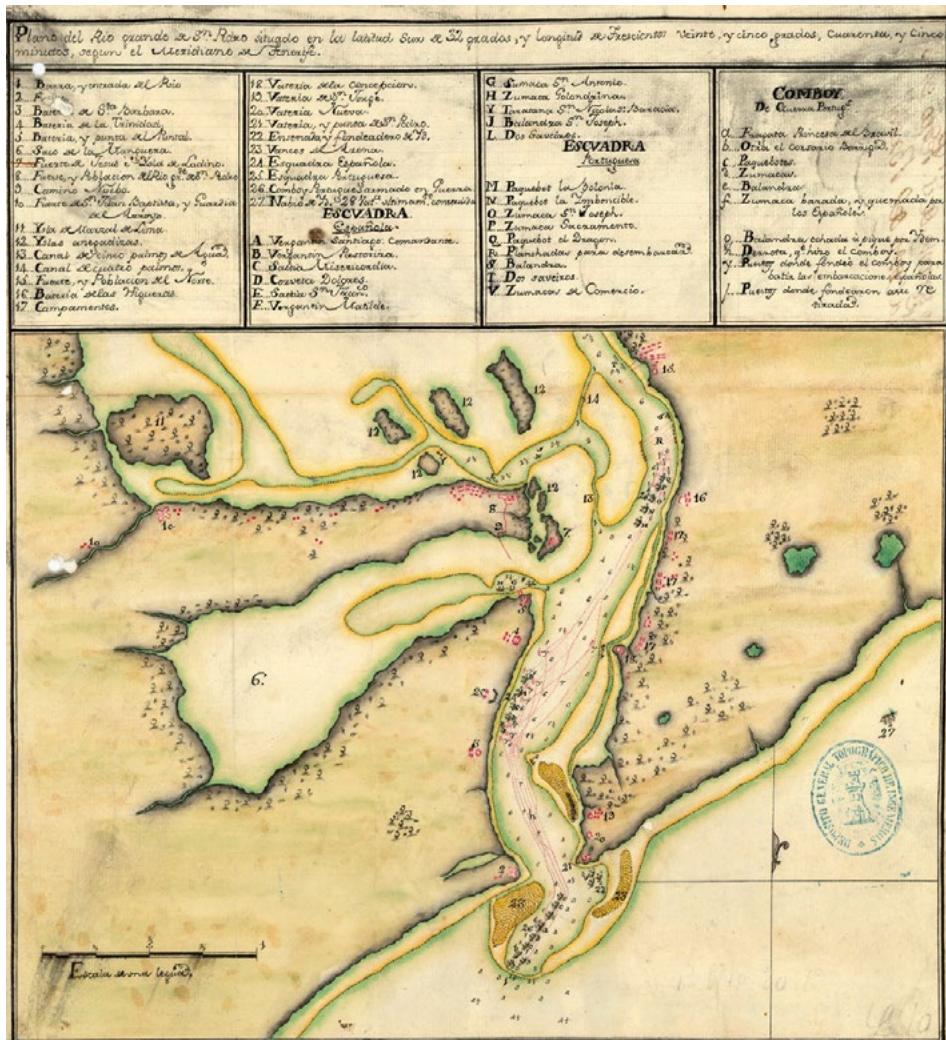


Fig.10 - Plano da entrada do Rio Grande de S. Pedro, com indicação das esquadras espanhola e portuguesa (mapa manuscrito, aguarelando, 1776, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid)

depois o do Mosquito, apesar de bombardeados pela *Santa Matilde*, enquanto a esquadra de Hardcastle, a bordo da *Graça Divina*, bombardeia os fortões Landino e Novo. No dia seguinte, as baterias restantes rendem-se, abandonando toda a área do Rio Grande.

Da frota espanhola, o bergantim *Santiago* e dois navios menores (a sézia *Misericórdia*, e a sumaca *Columba*), conseguiram fugir para o mar, duas embarcações foram queimadas (bergantim *Pastoriza* e a sumaca *N. Sr. do Carmo*), enquanto os três restantes naufragaram (o galeão *N. Sr. das Dores*, a sézia *S. Francisco* e o bergantim *Santa Matilde*).

Estava finalmente concretizada a reconquista do Rio Grande, assinalada pela importante vitória de Portugal, sobretudo devida ao “Exército do Sul”. Alcançava-se assim, pela força das armas, o que não se obtivera pela diplomacia. Todavia, isso não significava o fim do conflito. A corte de Madrid, surpreendida pela notícia, não podia suportar mais uma derrota, e clamava por vingança.

Depois de ter desistido de nova tentativa de desembarque em Argel, as atenções podiam agora voltar-se para o Atlântico Sul, ainda para mais, face à garantia quase absoluta de Portugal não poder contar com o apoio do seu tradicional aliado, a Inglaterra, demasiado ocupada com os conflitos na América do Norte, e assim ficar impossibilitado de reforçar as suas forças no Brasil, desguarnecendo as próprias fronteiras continentais.

O governador Pedro António de Cevallos, o herói da expedição de 1763, é promovido a Vice-rei do Rio da Prata, por Carlos III (1759-1788), e nomeado comandante da “expedição punitiva”.

Nos inícios de Fevereiro de 1777, a maior frota alguma vez enviada por Espanha para o Novo Mundo, que deixara Cádis a 20 de Novembro do ano anterior, aproxima-se das costas do Brasil meridional com mais de uma centena de navios, e perto de 20 000 homens, comandada pelo Vice-almirante Francisco Xavier Everardo Tilly y Paredes, Marquês de Casa Tilly, sob as ordens de Pedro de Cevallos.

Em Março, apenas um mês depois da partida da esquadra do Marquês da Casa Tilly, saiu de Cádis uma outra frota, rumo a Montevideo, composta pelas naus *San Agustín*, comandada por José Teachain, a nau *Serio*, do capitão Francisco Javier Morales de los Ríos, e a fragata *Santa Gertrudis*, do capitão Luis Ramírez, escoltando sete navios de apoio.

Cevallos tinha como missão inicial conquistar a Colónia do Sacramento (uma vez mais), mas acabou por optar por um ataque massivo à ilha de Santa Catarina.

A esquadra de Mac Douall pouco fez, além de algumas manobras para tentar sondar e alcançar algum tipo de vantagem, não chegando e entrar em combate com a invasora, acabando por se retirar, para enorme espanto e consternação tanto do Marquês do Lavradio como das guarnições de Santa Catarina.

Estas, vendo-se abandonadas, renderam-se sem disparar um tiro, muitos fugindo apressadamente para o continente, em pequenos barcos, e desertando em massa, num dos episódios mais funestos da história militar lusa, que estaria na origem da abertura de diversas devassas pelas autoridades portuguesas.

**Tabela 14 - ESQUADRA ESPANHOLA de Francisco Xavier Tilly y Paredes**

Nome	ano	Tipo	peças	comando
<i>Poderoso</i>	1754	Nau	74	Juan de Lángara
<i>San Dámaso</i>	1776	Nau	70	Francisco de Borja
<i>San José</i>	1769	Nau	70	Francisco Bauces
<i>Monarca</i>	1756	Nau	74	Pedro Torrillo
<i>Septentrión</i>	1751	Nau	64	Antonio Osorio y Funco
<i>Santiago la America</i>	1766	Nau	64	Antonio Asorio y Herreras
<i>San Agustín</i>	1766	Nau	74	José Teacháin
<i>Serio (1754)</i>	1754	Nau	74	Francisco J. M. de los Ríos
<i>Santa Ana</i>	1753	setia?	22	
<i>Santa Clara</i>	1773	fragata	26	Pedro de Cardenas
<i>Santa Teresa</i>	1768	fragata	26	Basco Morales
<i>Santa Margarita</i>	1774	fragata	34	Ignacio Duque
<i>Santa Rosa</i>	1762	fragata	22	Josef Castejon
<i>Liebre</i>	1755	fragata	34	Miguel Mestre
<i>Magdalena</i>	1773	fragata	34	
<i>Santa Gertrudis</i>	1768	fragata	32	Luis Ramírez
<i>Venus</i>	1756	paquete	26	Gabriel Guerra
<i>Jupiter</i>		paquete	18	Nicolas Estrada
<i>Andaluz</i>		chaveco	30	Benito de Lira
<i>Santa Cassilda</i>		bombarda		
<i>Santa Eulália</i>		bombarda		
<i>Marte</i>		paquete	16	Antonio de Cordova
<i>Guarnizo</i>		paquete	16	Sebastian de Apodaca
<i>Florentina</i>		Urca		Francisco Xavier Garcia

(3 navios e 1 bergantim hospital)

Todos os fortes da ilha caiem nas mãos espanholas no dia 25 de Fevereiro (um dia após a morte do rei D. José), assim como as cerca de duzentas peças de artilharia, armas, munições e diverso equipamento. Para evitar morrer à fome, ao longo de duas semanas, milhares de residentes e soldados rendem-se ao inimigo.

A controvérsia em torno da retirada da esquadra de Mac Douall, é ainda hoje alvo de debate, numa questão que tem sido discutida, desde o próprio dia que deixou os defensores da ilha entregues ao seu destino.

Embora grande parte dos capitães tenham subscrito a resolução de Mac Douall, sabemos que alguns mostraram alguma oposição à decisão de retirar. Um deles, foi o famoso capitão da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, Arthur Phillip, que defendera a ideia que a esquadra devia ter permanecido em Santa Catarina, para ajudar as fortalezas na defesa da ilha, e apenas sair dela para atacar os navios espanhóis; o outro, foi o capitão da nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Prazeres*, José de Mello, que votou contra a retirada, por considerar que a esquadra portuguesa,

embora mais pequena, podia infligir um dano considerável à espanhola, atacando antes do desembarque<sup>360</sup>.

A 20 de Março, no Rio da Prata, o Vice-rei castelhano dirige-se para o segundo objetivo, o de recapturar todo o território do Rio Grande, onde contava reunir-se às tropas de Vértiz, que progrediam desde o Uruguai. Para sorte dos portugueses, uma enorme tempestade acabou por dispersar a frota, levando-a a aportar em Maldonado.

Ali, Cevallos opta por dividir as suas tropas, deslocando-se, com as embarcações mais ligeiras e a artilharia, para tomar a Colonia do Sacramento, cercada a 23 de Maio, e que acabou por se render a 4 de Junho. Por outro lado, a 10 de Maio, a esquadra de Tilly, composta pelos navios-de-linha mais poderosos, partia à procura da esquadra de Mac Douall, que permanecia como uma ameaça.

E, de facto, assim o era. Em Abril, dá-se o único confronto com resultado claramente positivo para os portugueses, entre a Esquadra do Sul e as forças espanholas com a pequena esquadra que saíra de Cádis em Março, um dos episódios notáveis da história naval lusa, apesar de tão pouco conhecido.

Na tentativa de recuperar algum prestígio, face a uma imagem que se tornava cada vez mais negativa, e não apenas perante Lavradio ou Boehm, como para as próprias tripulações, Mac Douall decidiu partir em corso, para atacar embarcações isoladas da frota invasora.

No dia 1 de Abril saiu do Rio de Janeiro, a bordo da *Santo António*, seguido depois pelo capitão da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Prazeres*, José de Mello, dando caça à setia *Santa Ana*, que se dirigia a Santa Catarina, com víveres para a guarnição espanhola.

Tendo conhecimento que outras sete embarcações se aproximavam, com víveres e tropas para o mesmo destino, escoltadas precisamente pela pequena frota das naus *San Agustín* e *Serio*, e da fragata *Gertrudes*, Mac Douall partiu à sua procura, acompanhado das naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Prazeres*, *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Belém*, e as fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, *Princesa do Brasil*, e *Príncipe do Brasil*<sup>361</sup>.

Finalmente, no dia 18, conseguiram encontrar o comboio inimigo, tendo a nau *Prazeres* e as fragatas *Princesa* e *Pilar*, dado caça a todo o pano. Mais lentas, as naus *Santo António* e a *Belém*, assim como a fragata *Príncipe do Brasil*, ficaram para trás, o que levou à divisão da esquadra portuguesa, embora se mantivessem em perseguição durante a noite. Na manhã seguinte, Mac Douall não conseguiu encontrar os navios que tinham ido à sua frente, e ainda teve de esperar pela *Belém* e a *Príncipe*, que se encontravam bastante atrasadas<sup>362</sup>.

<sup>360</sup> BODELÓN, Óscar Rico - *La Ocupación Española de Santa Catarina (1777-1778). Una Isla Brasileña para Carlos III*, p.301.

<sup>361</sup> Embora sempre referido como fragata, tratava-se na verdade de um navio armado, comprado no Rio de Janeiro, assim como a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, como refere o próprio Mac Douall. As fragatas *Graça* e *Glória* tinham ficado no Rio Grande, na esquadra de Hardcastle.

<sup>362</sup> Mac Douall a Lavradio, Bordo da Nau Santo Antônio, 26/04/1777, ABNRJ, 1910, v. 32, pp. 353-354.

Só ao final da tarde o comandante ouviu a troca de tiros entre as unidades portuguesas e espanholas, avistando a grande *San Agustín* que, por falta de vento, em vão tentou alcançar. A perseguição continuou durante a noite seguinte, até que, pelas 7 horas, do dia 20, o comandante pode observar o combate que se desenrolava entre os três navios portugueses, que se tinham adiantado, e a nau espanhola que, entretanto, tinha ficado isolada dos navios que a acompanhavam<sup>363</sup>.

Por fim, travou-se finalmente uma batalha entre a *Santo António* e a *San Agustín*, tentando os dois navios destruir o aparelho e mastros da outra, o espanhol para conseguir fugir, o português para o tentar impedir.

O capitão José Teachaín acabou por se render com a sua tripulação, ao fim de cerca de uma hora de intenso combate, entregando assim o seu navio de 74 peças, no que representou uma das maiores e mais importantes capturas da Armada Portuguesa.

Mac Douall regressava assim ao Rio de Janeiro de cabeça erguida, com as suas presas, a setia *Santa Ana* e uma nova nau para a sua esquadra, rebatizada como *Santo Agostinho*, comandada pelo capitão Arthur Phillip da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*.

Contudo, a satisfação de Mac Douall pouco duraria. O Marquês do Lavradio questionou o fato do comandante não ter continuado a missão de caçar as embarcações do comboio espanhol e de não se ter dirigido a Santa Catarina. Ao mesmo tempo, menosprezou a participação do irlandês, valorizando sobretudo a ação dos capitães portugueses, como José de Mello, da nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Prazeres*, que primeiro disparara os seus canhões contra o navio de José Teachaín.

De facto, enquanto Mac Douall apenas havia lutado com a nau espanhola durante cerca de 45 minutos, tanto a nau *Prazeres*, como as fragatas *Princesa* e *Pilar*, tinham entrado em combate um dia antes, nunca desistindo da perseguição. Por outro lado, não fora por acaso, ou por despeito, que o comando da nova nau *Santo Agostinho*, agora o navio mais poderoso da Esquadra do Sul, tenha sido entregue a Arthur Phillip, pois foi ele que a abordou, com a sua fragata, apesar da superioridade do navio espanhol<sup>364</sup>.

Diversamente do que pretendera Lavradio, que tivera conhecimento das fracas defesas que os espanhóis deixaram em Santa Catarina, a esquadra portuguesa demorou-se mais de um mês no Rio para reparações e preparação da nau capturada.

<sup>363</sup> Pouco antes de chegar a Santa Catarina, a nau *Serio* deparou-se com uma tempestade, perdendo metade dos mastros, e só com muita dificuldade conseguiu chegar ao seu destino. FERNÁNDEZ, Juan Marchena -*Del Tajo al Amazonas y al Plata. Las repercusiones atlánticas de las guerras entre las coronas española y portuguesa en la Edad Moderna*, p.76.

<sup>364</sup> Este fato, é mencionado por FERNÁNDEZ, Juan Marchena, *idem, ibidem*, p.76.: “San Agustín fue bombardeado desde el navio Nossa Senhora dos Prazeres al mando de José de Mello, pero el abordaje de Arthur Phillip desde la fragata Nossa Senhora del Pilar, apesar de la superioridad de armamento del barco español, fue definitivo. Rodeado por McDouall y todos sus buques, el capitán José Techain arrió la bandera”. Todavia, não o pudemos confirmar, dadas as indicações documentais apresentadas pelo mesmo (AHU, Lisboa, Sec. Rio de Janeiro, Caixa 111, f.56), estarem incorretas, ou desatualizadas, não permitindo a sua consulta.

Só após várias insistências do Vice-rei o comandante voltou ao mar, a 31 de Maio. A esquadra compunha-se agora de cinco naus, entre as quais, a nova *Santo Agostinho* e quatro fragatas, com 3.600 soldados a bordo. A sua missão era a de tentar bloquear o porto dificultando o abastecimento dos ocupantes, patrulhar a zona, informar-se das defesas e disposição dos navios espanhóis, e tomar consciência da exequibilidade de um ataque, embora mantendo uma distância de segurança.

A 6 de Junho, as esquadras de Mac Douall e Tilly voltavam a encontrar-se perto de Santa Catarina, três meses e meio depois do primeiro encontro, ocorrido no mês de Fevereiro. Durante cinco dias, as duas forças mantiveram-se à vista uma da outra, mas o Marquês de Casa Tilly, também contrariando a vontade de Cevallos, não quis atacar a esquadra portuguesa. No dia 10, cinco navios portugueses passaram mesmo da Ponta Norte até à ilha do Arvoredo, sem serem incomodados<sup>365</sup>. Isto é um claro exemplo de que, embora não tenha entrado em combate, a Esquadra do Sul não deixou de se constituir como uma importante força dissuasora.

Entretanto, mais a sul, após o novo triunfo na Colónia do Sacramento, e depois de se ter demorado dois meses a destruir as respetivas fortificações, a 4 de Agosto, Cevallos reembarpa as suas tropas. Quando se preparava para atingir o seu último objetivo, o Rio Grande de S. Pedro, é forçado a cancelar a ofensiva, ao tomar conhecimento do restabelecimento da paz, firmada entre Carlos III de Espanha, com a sua sobrinha, a rainha D. Maria de Portugal.

Pelos acordos do Tratado de San Ildefonso, de 1 de Outubro de 1777, e depois pelo Tratado do Prado, de Março de 1778, a Espanha ficava por fim com a posse da Colonia do Sacramento, o resto da Banda Oriental (futuro Uruguai) e as Missões Orientais (posteriormente conquistadas por Portugal, em 1801), assim como a Guiné Equatorial, a título de indemnização, e reavia a nau *Santo Agostinho*, com a respetiva tripulação<sup>366</sup>.

Por seu lado, Portugal recuperava a ilha de Santa Catarina, a posse dos territórios dos estados do Rio Grande do Sul (282 000 m<sup>2</sup>) e de Roraima, no Norte (224 000 m<sup>2</sup>), estendendo-se assim, as fronteiras do Brasil, muito para além do que havia sido estabelecido pelo Tratado de Tordesilhas.

Desta vez, a vitória da diplomacia conseguia o que tinha falhado pela força das armas, embora o êxito destas, nos anos anteriores, tivessem tido um impacto significativo no resultado final.

Como consequência, face à ausência do apoio dos ingleses nesta contenda, Portugal manteve-se neutro durante a Guerra da Independência Americana, nomeadamente após a generalização do conflito (com a entrada da França e da Espanha ao lado dos americanos), juntando-se à *Liga da Neutralidade Armada*, em 1781.

<sup>365</sup> BODELÓN, Óscar Rico - *La Ocupación Española de Santa Catarina (1777-1778). Una Isla Brasileña para Carlos III*, pp.455-456.

<sup>366</sup> Depois de reintegrado na Marinha Espanhola, regressando a Cádis em 1779, terminaria a sua carreira ao ser afundado pelos ingleses na Batalha de Trafalgar, em 1805.

Alguns anos depois, no sentido de consolidar a proximidade com a Corte de Madrid, Portugal participava no ataque aliado a Argel de 1784, encabeçado pela Espanha, de que falaremos mais adiante.

#### 4.1.2.4. A Esquadra do Sul

Não pretendemos aqui, naturalmente, voltar a julgar o comandante da Esquadra do Sul, Robert Mac Douall, de cujas acusações foi ilibado, em Maio de 1779, por pressões políticas e pela vontade da rainha em esquecer o passado.

Curiosamente, também o próprio comandante da esquadra espanhola, Casas Tilly, foi alvo de devassa, motivada pelas queixas de Cevallos, que o acusou de cobardia, e até mesmo de ser “um contrabandista de aguardente”<sup>367</sup>. Após o seu regresso, em Cádis, foi convocado um Conselho de Guerra para julgar a sua conduta, presidido pelo diretor-geral da Marinha Luís de Córdoba, que acabou por o absolver de todas as acusações. Contudo, arquivada pelos tribunais, como vimos, a “inquirição” a Mac Douall permaneceu aberta, no tocante ao juízo da História, que tem alimentado alguns debates entre os investigadores.

Na verdade, o comandante podia ter feito mais, e melhor, e as sucessivas justificações das opções estratégicas que tomou, não tinham, em muitas ocasiões, base real de fundamentação. É certo, como Lavradio e alguns dos capitães defendiam, que a invasão de Santa Catarina devia ter sido impedida ainda no mar, e mesmo que não conseguisse derrotar a esquadra inimiga, poderia ter-lhe causado grande dano, face à sua concentração, com vento de barlavento, por exemplo, usando os brulotes que possuía. Perante essa impossibilidade, deveria ter-se posicionado, em coordenação com as baterias da ilha, para a sua defesa, ampliando as condições de efetividade de ambas.

Todavia, o que nos interessa aqui verificar, mais do que questões de debates táticos ou estratégicos, é analisar e desmontar os argumentos do almirante, por vezes contraditórios, no que toca às sucessivas queixas da qualidade da esquadra sob o seu comando. Uma delas era que “a nossa esquadra tem menos de metade da força dos castelhanos”, a que acrescentava ser maior (ao que Lavradio retorquia, que as naus portuguesas “de sessenta e quatro peças são muito mais fortes do que as castelhanas de setenta e oito”), cuja “desigualdade tão grande” a tornava, por ser “tão diminuta”, completamente “inútil”, toda “na maior miséria que pode, para continuar a navegar”.

Contudo, se a esquadra de Tilly contava com sete naus e igual número de fragatas, a de Mac Douall tinha cinco naus e oito fragatas, o que não nos parece uma desproporção tão significativa. É certo que, muitas vezes, grande parte das unidades é referida como estando em mau estado (nau *Ajuda*, fragatas *Nazaré*, *Assunção*, *Glória* e *Graça Divina*),

<sup>367</sup> Cevallos a Gálvez. Montevideo, 10/05/1777. AGI, Buenos Aires, 57, Doc. 40. BODELÓN, Óscar Rico, *ibidem*, pp.453-454.

mas o mesmo se passava exatamente, do mesmo modo, com as sucessivas queixas sobre o estado dos seus navios, por parte do comandante da esquadra espanhola.

Aliás, o irlandês chegava mesmo, pretensiosamente, a afirmar que, “se eu somente tivesse mais de duas naus em tempo, esperaria dar conta da Esquadra Espanhola, e consequentemente tomar toda a costa Leste do Continente da America”<sup>368</sup>.

Não deixa de ser curioso que, do lado espanhol, se descreve a nossa esquadra em termos opostos, exagerando uma força que efetivamente não tinha, o que sucede ainda hoje, quando muitos autores de língua castelhana descrevem as nossas naus de 64 peças, como sendo de 74, e as fragatas, armadas com mais de 30 peças de artilharia<sup>369</sup>.

O outro argumento era o da idade e condições em que se encontrava a esquadra “com 3 naus de 64 peças, uma das quais tão podre e incapaz, que está em perigo de lhe cair a coberta ao porão com a sua mesma artilharia”. Completamente diferente era a opinião que fazia das forças opostas, alegadamente superiores, tanto em força como em número.

Como se pode verificar, pela tabela abaixo<sup>370</sup>, a esquadra espanhola contava com unidades bastante mais velhas do que a portuguesa, com uma média ligeiramente superior no tocante às naus, e o triplo da idade, no tocante às fragatas.

**Tabela 15**

ESQUADRA DO SUL de R. Mac Douall	ESQUADRA ESPANHOLA de Casa Tilly
naus	4 Naus
fragatas	8 Fragatas
total navios-de-linha	12 total navios-de-linha
Idade máxima	17 Idade máxima
Idade mínima	1 Idade mínima
Média idade naus	12,2 Média idade naus
Média idade fragatas	3,1 Média idade fragatas
Nº total peças	492 Nº total peças
nº médio peças p/ navio	41 nº médio peças p/ navio

O navio almirante de Mac Douall, a nau *Santo António e S. José*<sup>371</sup>, era bastante mais nova, com apenas 13 anos, contra o *Poderoso*, que já contava com 22 anos, construído no arsenal de Guarnizo em 1764, ainda no sistema inglês, por David Howell. Mesmo o

<sup>368</sup> Carta de Roberto Mac Douall para Martinho de Melo e Castro, em que dá informações sobre as Esquadras Portuguesas e espanhola e pede a demissão da Chefe da Esquadra do Sul, Rio de Janeiro, 6 de maio de 1777. AHU, Bahia, Cx. 50, Doc. 9441.

<sup>369</sup> Também é fácil deparar-nos com relatos da captura do *San Agustín*, por exemplo, onde é referido que o mesmo se encontrou cercado por “uma flotilla portuguesa de 9 unidades al mando de un irlandés al servicio de la Corona portuguesa, Robert McDouall”, tendo sido atacado por navios de 70 canhões.

<sup>370</sup> A tabela refere-se apenas aos navios-de-linha, naus e fragatas, não contando com todas as outras embarcações armadas mais pequenas.

<sup>371</sup> Sobre este navio veja-se SALDANHA, Nuno - **A nau de guerra Santo António e S. José (1763-1828), de António da Silva Araújo**, pp.93-116.

*San Agustín*, que tantos elogios recebeu da parte de Mac Douall, era um navio de 1766, do sistema à francesa de Francisco Gautier (da mesma série do *San Francisco de Asís*, e do *San Juan Nepomuceno*), embora tenha sofrido significativas melhorias em 1766, em vésperas da sua partida para o Atlântico Sul.

Quase todos os navios-de-linha da Esquadra do Sul estavam praticamente em princípio de vida, terminando as suas longas carreiras, já depois de 1820, mais de quatro décadas depois de estarem ao serviço de Mac Douall.

A principal diferença entre as duas esquadras era, naturalmente, o número de peças de artilharia, não por unidade, mas do total, onde a espanhola apresenta quase o dobro, que atingiria mais de um milhar, contando com os navios mais pequenos.

Isto deve-se principalmente ao facto de Portugal ainda se basear (mas não exclusivamente) no modelo do 64, de acordo com as necessidades nacionais (como vimos em capítulo anterior), usado pelas principais marinhas europeias antes da Guerra dos Sete Anos, sobretudo em teatros de operações mais distantes do cenário europeu.

Por seu lado, os espanhóis, já se tinham adiantado na sua substituição progressiva para o célebre 74, o que só viria a suceder no Arsenal de Lisboa, durante o reinado de D. Maria, com o construtor Torcato José Clavina.

Mas a Esquadra do Sul tinha uma vantagem, a da uniformidade, o que não sucedia com a espanhola, cujos navios foram construídos em diferentes ocasiões sob distintos conceitos da construção e Arquitetura Naval (Jorge Juan, Francisco Gautier).

Efetivamente, quase todas as naus portuguesas eram iguais, construídas por Manuel Vicente Nunes (classe *N.ª S.ª da Assunção*), ou a partir do seu modelo (a *Santo António e S. José*, na Baía, por António da Silva Araújo). Apenas a mais pequena, a *N.ª Sr.ª de Belém*, construída no arsenal de Belém do Pará, por Luís Isidoro de Gouveia, de apenas 54 peças (era quase uma fragata grande), se distingua das restantes<sup>372</sup>, e era mais lenta, como se notou na perseguição ao *San Agustín*.

Como referimos anteriormente, os navios de 64 de Vicente Nunes, revelam algumas particularidades, que os distinguem dos congêneres europeus. Uma das qualidades mais importantes era a velocidade, o que o coloca mais próximo do modelo francês, que do inglês, herdado do período anterior. Outra característica importante destas naus, é o seu tamanho, que atinge os 182 pés de comprimento (c. 56m), fazendo deles os maiores 64 da Europa, com uma dimensão próxima dos navios ingleses de 100 canhões.

Seria precisamente numa das naus construídas por Manuel Vicente Nunes, a *Príncipe Real*<sup>373</sup> de 90 peças, um dos mais poderosos navios da Armada Portuguesa, que o príncipe D. João chegaria ao Brasil, em 1808, à frente de uma esquadra de oito navios-de-linha

<sup>372</sup> Veja-se SALDANHA, Nuno - *A nau Nossa Senhora de Belém e S. José (1766-1805) de Luís Isidoro de Gouveia, e a gênese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil)*, pp.13-27.

<sup>373</sup> Construído em 1771 como *N.ª Sr.ª da Conceição*, e remodelado em 1794, como *Príncipe Real*.

(quatro eram britânicos), quatro fragatas, cinco brigues, três escunas, e muitas outras embarcações<sup>374</sup>. Das oito naus que constituíam a esquadra, metade delas eram de Nunes, entre as quais, estavam a *Santo António* e *S. José* (rebatizada em 1806 como *Martim de Freitas*), e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Prazeres* (rebatizada em 1797 como *Afonso de Albuquerque*), que assim regressavam ao Rio de Janeiro, trinta anos depois.

Mac Douall poderia ter usado precisamente esta vantagem da velocidade para quebrar a linha de batalha da esquadra espanhola, tentando cortar e isolar parte da linha, concentrando nela a força mais forte. Como sabemos, uma tática que viria a ser empregue com frequência pela *Royal Navy* (como na famosa Batalha de Saintes, nas Caraíbas, em Abril de 1782, contra a frota francesa), mas que já tinha sido aplicada, mais do que uma vez, pelos neerlandeses no século XVII (Batalha de Texel, por exemplo).

Não nos parece, portanto, que as reclamações de Mac Douall tivessem grande fundamento e, muito provavelmente, a sua atitude não seria diferente, se tivesse estado ao comando da esquadra de Casas Tilly<sup>375</sup>.

Para todos os efeitos, a Esquadra do Sul (tal como sucedeu com a espanhola) foi, sem dúvida, a maior e mais poderosa força naval que Portugal constituiu, desde a Restauração da Independência<sup>376</sup>.

#### **4.1.3. As fronteiras do Brasil (1807-1816) e a Independência do Brasil (1823) (NS)**

A possibilidade de Portugal expandir o seu território no Norte do Brasil à custa dos territórios franceses na Guiana, em especial a ilha de Caiena, já tinha sido considerada pelo menos desde 1796. No entanto, apenas com a chegada da Família Real portuguesa ao Brasil em 1807, que colocou a Coroa definitivamente ao lado de Inglaterra, é que este assunto é considerado de forma mais séria, possivelmente por influência inglesa. Inicialmente, da parte naval e para esta missão, foi considerada apenas uma pequena força naval, constituída pela escuna *General Magalhães*, dois cúteres, o *Leão* e o *Vingança*, três lanchas-canhoneiras e mais umas embarcações mais pequenas. Se inicialmente o objectivo era apenas a “reivindicação dos antigos limites e a repulsa em caso de provação”, a declaração de guerra de Portugal a França, alterou o objectivo inicial, passando a “fazer toda a hostilidade aos franceses que lhe seja possível”.

Possivelmente devido à alteração de objectivos, toda a expedição foi restruturada. Assim, em Dezembro de 1808, a expedição passou a ser composta por 12 navios, que incluíam a fragata inglesa *HMS Confidence*, os brigues *Voador* e o *Infante D. Pedro*, a

<sup>374</sup> Nem todos os autores são concordantes com o número exato dos navios, abaixo da categoria das naus. Sobre este assunto veja-se o capítulo final deste livro.

<sup>375</sup> O único aspeto em que o comandante se poderia queixar, por se encontrar em inferioridade, era certamente o número de peças de artilharia da sua esquadra, mas se tivesse articulado com os fortes da ilha de Santa Catarina, a situação ficaria mais equilibrada, e até vantajosa para o seu lado.

<sup>376</sup> E que poderia ser maior (chegou mesmo a estar previsto o envio de mais duas naus), não fosse a necessidade de proteção das frotas do Brasil e da Índia, e do próprio continente, face à ausência da proteção inglesa.

escuna *General Magalhães* e os cúteres *Vingança* e o *Leão*, transportando 751 soldados e várias peças de artilharia. Esta força largou da foz do rio Oiapoque no dia 15 de Dezembro e, a 12 de Janeiro de 1809, já tinha conseguido a rendição da guarnição francesa que defendia Caiena, apesar dos atacantes nem sequer terem superioridade em termos de soldados no terreno. O menor número de soldados na força anglo-portuguesa deviam-se não só ao elevado número de doentes, mas também aos soldados que tinham deixado anteriormente em vários dos locais capturados. Importa referir que este sucesso se deveu principalmente ao oficial britânico que comandava a parte naval da expedição, o Capitão-de-mar-e-guerra James Lucas Yeo, que demonstrou sempre grande iniciativa e espírito ofensivo. A forma como actuou, embarcando, inclusivamente, nas embarcações mais pequenas para poder acompanhar os ataques, foram disso exemplo. De realçar que os ataques não foram efectuados apenas com soldados, mas também com elementos das próprias guarnições dos navios, muito ao espírito das acções britânicas nesta época. Em termos de navios apenas há a registar a captura de um pequeno navio que trazia escravos para a colónia francesa<sup>377</sup>.

Na outra extremidade do território brasileiro, ou seja, na fronteira Sul, entretanto, e também face à abdicação do monarca espanhol a favor do irmão de Napoleão, D. Carlota Joaquina, que era mulher do Príncipe Regente D. João e filha de Carlos IV e irmã de Fernando VII de Espanha, enviou, logo em 1808, um manifesto aos espanhóis da América, propondo que fosse considerada a legítima herdeira desses territórios, em virtude de a sua família se encontrar nas “mãos de Napoleão”. Este repto é rejeitado, mas esta disputa de soberania, juntamente com todos os sentimentos e pensamentos liberais que já proliferavam nas colónias espanholas da América, no clima de instabilidade que se vivia na Europa, levou a que vários territórios, até então integrados na Coroa espanhola, dessem início a movimentos “revolucionários”, na tentativa de se tornarem independentes. Assim, em 1810 a Argentina declara a independência e, no ano seguinte, o Paraguai corta também os laços com a Espanha. No meio destes movimentos, surge a tentativa de tornar a Colónia de Sacramento, futuro Uruguai, num Estado Federado, ligado à Argentina.

Aproveitando-se desta situação algo caótica que grassava na zona, Portugal enviou para o Sul do Brasil a força militar que estava prevista ser enviada para combater Napoleão em Waterloo, mas que não chegou a largar a tempo de participar na célebre batalha que derrotou, de vez, o imperador francês. Oficialmente, esta expedição tinha como objectivo combater a rebelião que ali alastrava, devolvendo depois o território à Espanha. Na realidade, era muito provável que Portugal esperasse recapturar e ficar na posse do território de uma vez para todas.

Assim, em Fevereiro de 1816, larga de Lisboa para o Brasil uma esquadra de dez navios, levando a bordo a “Divisão de Voluntários del-Rei” sob o comando do Tenente-General

<sup>377</sup> LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; GOYCOCHÉA, Luís Albuquerque de Castilhos - **A conquista de Caiena**, pp.384-411.

Carlos Frederico Lecor. Para o transporte e apoio nas operações seguiu uma força naval portuguesa, composta pelas fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça*, e a *Príncipe D. Pedro*, da charrua *Voador*, dos brigues *Lebre*, o *Providente* e o *Atrevido*, para além de vários transportes. Já em águas brasileiras esta força foi reforçada, em Junho, com as naus *Vasco da Gama*, a *Santiago Maior*, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Caridade*, a fragata *Fénix*, o brigue *Falcão*, o *Gaivota*, o *Real João* e o *Águia Volante*, mais alguns navios estrangeiros, saídos de Guanabara. Esta força conjunta portuguesa, tinha como missão “ocupar a Praça de Montevideu” e o território na “aquérm do Uruguai”, de modo a garantir a segurança das fronteiras com o Brasil. Os meios navais foram fundamentais não só no transporte das forças portuguesas, inclusivamente nas operações muito junto à costa ou nas águas interiores, mas também no apoio logístico que deram às forças terrestres na ocupação do território da Banda Oriental<sup>378</sup>. Foram fundamentais ainda para impedir que os espanhóis recebessem reforços por via marítima ou que utilizassem os seus escassos meios navais contra os portugueses, para além de isoladas acções de corso. Destas acções, há apenas a destacar o brigue mercante luso *Atrevido do Sul*, que, após ter sido capturado pelos nossos adversários, foi armado com 20 peças de artilharia e actuou como navio corsário, sob o pavilhão espanhol. Nesta actividade, apresou vários navios mercantes portugueses, até ser recapturado pelo brigue da Armada Real *Gaivota do Mar*. Escusado será relembrar que também este território acabou por se tornar independente e que não ficou sob controlo directo de nenhum país europeu. Apenas também a destacar um pequeno, mas importante pormenor, de que os soldos dos oficiais de marinha embarcados nesta expedição estariam atrasados cerca de nove meses...<sup>379</sup>.

No meio de todos estes movimentos independentistas que estavam a eclodir no continente americano, incluindo na América do Norte, não é de estranhar que estas ideias também chegassem ao território brasileiro. Contudo, importa recordar que durante o século XVIII – 1788-1789 e 1798 – já tinham ocorrido algumas tentativas de sedição no Brasil, normalmente ligadas à nobreza fundiária<sup>380</sup>. Naturalmente que outros factores, para além dos políticos, também estiveram por detrás destas revoltas, nomeadamente as questões económicas. Assim, a 6 de Março de 1817, rebenta uma revolta no Recife, também conhecida como a “Revolução Pernambucana”, quando o Brigadeiro Barbosa de Castro é assassinado por um dos seus oficiais. Apesar das tentativas de resistir por parte do Governador e dos oficiais de Marinha que estão na cidade, no dia seguinte já toda a cidade está nas mãos dos revoltosos. É então estabelecido um governo provisório local e são enviados emissários a Paraíba, Ceará e Alagoas, na tentativa de obter mais apoios à revolta. Também terá sido enviado um representante aos Estados Unidos para tentar obter apoio desta nova nação à causa pernambucana.

<sup>378</sup> SOUZA, José António Soares de - **Ocupação da Banda Oriental**, pp.464-466 e 472.

<sup>379</sup> PEREIRA, José Rodrigues - **Campanhas Navais. 1793-1807**, vol. II, pp.55-58.

<sup>380</sup> COSTA, João Paulo Oliveira [et al] - **História da expansão e do Império Português**, pp.244-245.

No mar, por razões que se desconhece, os revoltosos permitiram que a maioria dos navios mercantes portugueses, ingleses e franceses, fossem autorizados a largar, levando a bordo muitos daqueles que não aderiram à revolta. Por esta razão, os revoltosos apenas conseguiram apoderar-se do brigue da Marinha *Furão*, da galera *João Baptista*, duas barcas-canhoneiras e requisitaram o brigue mercante *Carvalho 5º*. Estes escassos meios foram principalmente utilizados para patrulhar as águas à volta do Recife mas, também, em tentativas de conquistar o apoio de outras zonas do Brasil, todas sem sucesso. Entretanto, e mesmo sem instruções, o Governador da Baía, utilizando navios requisitados, bloqueia de imediato o porto de Recife. No Rio de Janeiro, a chegada do Governador deposto, enviado pelos próprios revoltosos, levou a um aprontamento célebre de meios militares com o objectivo de a Coroa recuperar rapidamente o controlo da situação na cidade revoltosa. Deste modo, logo a 2 de Abril, largam do Rio de Janeiro as fragatas *Santa Teresa*, mais conhecida como a *Thetis* e a *Benjamim*, o brigue *Aurora*, a escuna *Maria Teresa*, todos sob o comando do Chefe de Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo. Ventos favoráveis permitem que a força chegue ao largo de Recife no dia 25 que, incorporando os navios leais que já se encontravam na zona, deram início a um rigoroso bloqueio naval.

Entretanto larga também do Rio de Janeiro a Divisão Naval, sob o comando do Chefe de Divisão Barreto Pimentel. Esta força era composta pela nau *Vasco da Gama*, os navios *Santiago Maior* e o *Almirante*, as galeras *Harmonia*, *Feliz Eugénia*, *Joaquim Guilherme*, *Olímpia* e o brigue *Ateneu*, para além de um navio ligeiro, transportando mais de 3.000 homens e artilharia. A pronta resposta em força, para além da eficácia do bloqueio naval cedo imposto, acabou por levar à rendição dos revoltosos, numa altura em que na cidade a fome já se sentia entre a população civil<sup>381</sup>.

Nesta altura, mais concretamente nos inícios de 1819, as forças navais portuguesas a operar no Sul do Brasil eram de dimensão apreciável, embora o maior navio fosse apenas a fragata *Thetis*, mas incluíam ainda cinco corvetas, oito bergantins ou brigues, onze escunas e diversos navios mais pequenos, posicionados em Montevideu, na Colónia de Sacramento, no Rio de Janeiro, na ilha de Santa Catarina e no rio Uruguai<sup>382</sup>.

Como é comummente conhecido, a saída da Corte do Rio de Janeiro em Janeiro de 1822 não foi bem aceite pelos brasileiros, inclusivamente pelo próprio príncipe D. Pedro, acabando parte das forças militares por apoiarem a revolução enquanto que a outra parte, se manteve fiel a Lisboa. E, no mar, o General Jorge Avillez, Governador das Armas do Rio de Janeiro, que tinha ordens para levar o príncipe de regresso a Lisboa, não conseguiu fazê-las cumprir e acabou por regressar à Metrópole. O comboio larga a 15 de Fevereiro de 1822, escoltado pelas corvetas *Maria da Glória* e a *Liberal*, mas dois dos navios com

<sup>381</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, pp.58-63.

<sup>382</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Fragatas, Parte III, Vol. III**, p.107-108.

tropas (um deles com o general Avillez a bordo), abandonam o comboio e rumam à Baía para reforçar as forças leais às Cortes<sup>383</sup>.

Entretanto, Lisboa, desconhecendo os acontecimentos que ocorriam do outro lado do Atlântico, decidiu enviar uma expedição a reforçar a autoridade da Coroa portuguesa. Esta força, comandada pelo Chefe de Divisão Maximiliano de Sousa era composta pela nau *D. João VI*, pela fragata *Real Carolina*, pelas corvetas *Princesa Real* e a *Real Voador*, pelas escunas *D. Maria Zeferina* e a *Leopoldina*, pelas charruas *Princesa Real*, *Orestes*, *Conde de Peniche* e *Sete de Março* e pelo navio mercante *Fénix*, com 1192 soldados a bordo. Contudo, a sua chegada ao Rio de Janeiro não surteu qualquer efeito nos revoltosos e a 23 de Março a esquadra acabou por regressar a Lisboa, sem alcançar qualquer resultado prático.

Após o fracasso desta primeira expedição, é preparada uma nova expedição, agora sob o comando do Chefe de Divisão João Félix Pereira de Campos, composta por seis transportes e dois navios de escolta. Esta força, transportando 1.500 homens, chega à Baía no dia 30 de Outubro, sem saber que a guerra já tinha começado a 7 de Setembro, quando D. Pedro proclama oficialmente a independência do Brasil, com o célebre “Grito do Ipiranga”. Estes soldados, juntaram-se às forças do Governador de Armas, General Madeira de Melo, que continuava leal a Portugal, e que começou, de imediato, a preparar-se para o confronto. Neste sentido mandou reparar vários navios de guerra e armar vários navios mercantes, para além de artilhar barcas e lanchas, passando a dispor de uma pequena esquadra, da qual se destacavam quatro corvetas – a *10 de Fevereiro*, a *Regeneração*, a *Conceição* e a *Restauração* – para além de dois bergantins – o *Audaz* e o *Prontidão*<sup>384</sup>. A 4 de Dezembro, em Lisboa, o ministro da Marinha, Inácio da Costa Quintela, entretanto já com conhecimento da situação real que se passava no Brasil, dá ordem ao Major-General da Armada, Marquês de Viana, para fretar os navios necessários para o envio de mais 1.900 soldados para a Baía, distribuídos por 5 batalhões. Este comboio deveria ser escoltado pela fragata *Pérola*. Esta força larga de Lisboa a 15 de Fevereiro 1823, acompanhada também por uma galera e pelo brigue *Viajante*, e terá chegado à Baía a 31 de Março.

Entretanto, ainda antes do final de 1822, ocorreram as primeiras escaramuças, quando navios brasileiros tentam, por várias vezes, furar o bloqueio imposto pelos navios portugueses. Durante estas operações de bloqueio dá-se, a 7 de Janeiro de 1823, uma tentativa de desembarque de 600 homens portugueses em Itaparica. Estes homens, repartidos por várias embarcações miúdas, desembarcam sob a protecção dos brigues *Prontidão* e do *Audaz*, da escuna *Emília* e da barca *Constituição*. Contudo, a operação é um rotundo fracasso, destacando-se, a nível individual, a acção do comandante da força de desembarque,

<sup>383</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, p.93.

<sup>384</sup> ESPARTEIRO, António Marques - *Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía (1822-1823)*, p.363.

o aspirante Ferreira do Amaral que, com um braço desfeito por um tiro de artilharia, continua a animar os seus homens para continuarem o ataque<sup>385</sup>.

Entretanto, D. Pedro I, sabendo bem da importância das rotas marítimas para a economia brasileira, promulga a 13 de Setembro de 1822, o decreto de criação da Marinha Imperial. O núcleo inicial da Marinha desta nova nação era composto pelos navios que se encontravam no Rio de Janeiro, aos quais se juntam alguns adquiridos no estrangeiro. Deste modo, no início de 1823, o Brasil já contava com uma nau – a *D. Pedro I*, ex-*Martim de Freitas*, três fragatas – a *Ipiranga* (ex-*União*), a *Niterói* (ex-*Sucesso*) e a *Real Carolina*, duas corvetas – a *Maria da Glória* e a *Liberal* (ex-*Gaivota do Mar*), dois brigues, para além de vários navios menores. Para comandar esta força D. Pedro I contratou os serviços do escocês Thomas Alexander Cochrane, que já se notabilizara na organização das armadas do Perú e do Chile. Com ele vieram oficiais e marinheiros ingleses, que se juntaram aos oficiais e marinheiros portugueses que tinham aderido à Independência.

Sabendo que para conseguir derrotar as forças leais a Lisboa era preciso isolá-las, não só por terra, mas também por mar, Cochrane larga do Rio a 3 de Abril com a nau *D. Pedro I*, a fragata *Ipiranga* e as corvetas *Liberal* e a *Maria da Glória*, acompanhados pelos brigues *Guarani* e o *Real Pedro*<sup>386</sup>. Esta força foi, posteriormente, reforçada pela fragata *Niterói*. Embora em inferioridade numérica, incluindo em número de bocas de fogo, o escocês mostra um espírito mais agressivo, bem ao estilo de Nelson. Assim, quando a força portuguesa se faz ao largo no dia 3 de Maio, Cochrane ataca a retaguarda da força portuguesa, tentando dividi-la em duas, de modo a evitar que Pereira de Campos aproveitasse a sua superioridade. Esta manobra só não tem o sucesso esperado, porque as guarnições portuguesas a bordo dos navios brasileiros, a quem não fora dada hipótese de escolha, se recusaram a fazer fogo contra os seus compatriotas. Embora os homens de Cochrane acabem por controlar a situação, este perde a confiança nas suas guarnições e decide retirar antes de ser alcançado pela testa da coluna portuguesa.

Este percalço, leva a força brasileira a afastar-se, acabando por executar um bloqueio à distância, período que é aproveitado para substituir os elementos que se tinham revoltado a bordo. A falta de espírito ofensivo por parte dos portugueses, em particular de Pereira de Campos, impedem-no de aproveitar a superioridade naval que possui. Justificando a falta de iniciativa, com o receio de deixar a cidade sem proteção, pelo lado do mar<sup>387</sup>, deixa a iniciativa toda do lado do seu adversário. A situação de impasse militar, para além das dificuldades que havia em reabastecer a Baía, pois grande parte dos navios enviados nessa missão são capturados pela força brasileira, levam a um aumento do descontentamento na cidade, cuja maioria já era a favor da independência do Brasil.

<sup>385</sup> *Id., ibidem*, p.366.

<sup>386</sup> *Id., ibidem*, p.367.

<sup>387</sup> *Idem, ibidem*, p.365.

Neste ambiente hostil, os portugueses resolvem abandonar definitivamente o novo país e, a 2 de Julho, larga da Baía um comboio heterogéneo de 48 navios mercantes, escoltados por diversos navios de guerra, incluindo a nau *D. João VI*, as fragatas *Pérola* e a *Constituição*, transportando mais de cinco mil militares e quase novecentos civis, com destino ao reino<sup>388</sup>. Possivelmente, por não ter sido declarada oficialmente a paz, as forças de Cochrane vão continuar a fustigar a força portuguesa logo desde o início da viagem. Esta actuação dos navios brasileiros, apenas pode ser explicada como um comportamento para evitar que esta ou outra força portuguesa voltassem a águas brasileiras, pois, em termos militares, a força portuguesa já não representava uma ameaça. Saturnino Monteiro refere que poderia ser para justificarem os elevados salários que os britânicos receberiam. Em nossa opinião, era uma razão muito mais simples, estas acções foram realizadas apenas pelas vantagens monetárias que os ingleses obtinham com a captura de navios.

Independentemente da causa, estas acções levam, logo inicialmente, a que dez navios mercantes regressem à Baía, por razões que desconhecemos. Ataques posteriores, apoiados pelo mau tempo que se fez sentir, muito à semelhança do que as tropas russas fizeram ao exército de Napoleão, permitiram aos brasileiros capturar mais 15 navios mercantes, para além da galera *Grão-Pará*. A partir de determinado momento, é apenas a fragata *Niterói* que acompanha o comboio português até a águas portuguesas, apresando mais alguns navios mercantes perto da barra do Tejo<sup>389</sup>.

Nos anos seguintes e após o abandono das águas sul americanas pelo grosso dos navios portugueses, Cochrane vai capturando ou destruindo os poucos meios que tinham permanecido nessas águas. Simultaneamente, vai forçando a rendição das cidades que ainda se mantinham fiéis a Lisboa, incluindo a cidade de Montevideu, em Novembro de 1823. O estado de guerra entre os dois países só termina a 29 de Agosto de 1825, sem que ocorram mais acções navais relevantes, para além de algumas incursões de corsários brasileiros em águas portuguesas<sup>390</sup>.

#### 4.1.4. Acções na foz do Tejo (1807-1808) (AS)

Ao largo de Lisboa mantinha-se uma parte da força de bloqueio inglesa, cujo comandante, o Almirante sir William Sidney Smith, retomou a sua posição em meados de Dezembro de 1807, após ter deixado quatro dos seus navios-de-linha com a missão de escoltar a Família Real portuguesa até ao Brasil. Para além da missão de bloqueio, os ingleses queriam manter os navios da esquadra russa também sob vigilância. Esta força, que se encontrava em trânsito entre o Mediterrâneo e o Báltico quando a Rússia foi derrotada por Napoleão em Friedland (Junho de 1807), tinha assinado, no mês seguinte, a Paz

<sup>388</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.165.

<sup>389</sup> MONTEIRO, Saturnino - **Portuguese Sea battles (1808-1974)**, vol. VIII, pp.83-84.

<sup>390</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, pp.101-103.

de Tilsit. Como a Rússia se encontrava agora na esfera francesa, esta força era inimiga dos britânicos.

Durante o mês de Dezembro, ou seja, mesmo no período de Inverno, os navios britânicos mantiveram o bloqueio a Lisboa e apresaram vários navios portugueses, que ou desconheciam os mais recentes acontecimentos, ou estavam a desobedecer às instruções régias que proibiam a navegação até Lisboa. Este bloqueio de imediato se faz sentir aqui, onde em Janeiro já faltavam alimentos básicos, como o pão. Os rumores de um possível desembarque inglês nas praias da barra de Lisboa fizeram com que Junot deslocasse um forte contingente militar para a zona.

Efectivamente, numa noite, e apenas para testar as defesas do Tejo, os britânicos aproveitando a força das marés, chegaram a enviar uma jangada com luzes. Claro que os franceses, nervosos, terão disparado com tudo o que tinham, dando aos ingleses a informação que procuravam. Ao largo, a esquadra britânica já tinha aumentado e era agora constituída por 17 navios-de-linha, duas fragatas e duas corvetas<sup>391</sup>.

No entanto, a primeira acção mais séria dos navios britânicos ocorreu a 13 de Fevereiro, quando elementos das guarnições desses navios capturaram, a bordo de embarcações miúdas, uma canhoneira que guardava a zona de São José de Ribamar, sem que de terra as fortalezas se apercebessem de nada. De imediato, Junot ordenou o reforço do dispositivo que protegia a entrada do porto, enviando a nau *Vasco da Gama*, a fragata *Benjamim*, a escuna *Curiosa* e também duas barcas, para além de uma bateria flutuante. Este dispositivo, possivelmente garnecido apenas por franceses, ficou fundeado entre a Torre de Belém e o forte da Areia<sup>392</sup>. No dia 16 de Fevereiro 11 navios britânicos fundearam em Cascais, onde permaneceram durante três dias, o que alarmou os franceses, face à possibilidade da realização de um desembarque<sup>393</sup>. Em Maio, porque os navios portugueses que tinham ficado em Lisboa se encontrassem já prontos, Junot teve a intenção de fazer sair uma fragata e uma corveta portuguesas, acompanhadas de alguns navios russos, pois há vários dias que não se avistavam os navios britânicos. Contudo, antes da concretização desta intenção, os navios do bloqueio retomaram as suas posições.

Estas acções, realizadas principalmente no período nocturno, originaram vários pequenos confrontos, com capturas e baixas de parte a parte. Talvez uma das mais significativas foi a captura pelos ingleses de um navio sob bandeira francesa, a *Canhoneira nº 1* e, do lado oposto, os elevados danos e as baixas provocadas no combate entre cinco chalupas inglesas e o brigue português, mas com tripulação francesa, *Gaivota*, que resistiu a várias tentativas de abordagem dos britânicos, provocando-lhes muitas baixas.

<sup>391</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *p. cit.*, vol. II, pp.26-28.

<sup>392</sup> Muito possivelmente situado a jusante da Torre de Belém.

<sup>393</sup> LIGHT, Kenneth (ed.) - *A transferência da Capital e Corte para o Brasil*, pp.159-160.

Entretanto, chegavam a bordo dos navios britânicos que se encontravam ao largo, muitos fugitivos portugueses, principalmente, militares e comerciantes, que tentavam fugir ao jugo francês. A situação tornou-se de tal maneira grave, que Junot se viu obrigado a proibir quaisquer contactos com os navios ingleses, ameaçando afundar qualquer embarcação que fosse detectada a fazê-lo e oferecendo recompensas a quem denunciasse qualquer tentativa deste género.

A revolta em Espanha nessa Primavera, vai isolar definitivamente as forças francesas em Portugal, pelo que Junot tentou aprontar alguns dos navios portugueses na esperança de escapar da posição complicada em que se encontrava. A falta de homens de mar, entre outras razões, impedem-no de concretizar as suas intenções, acabando os navios portugueses por nunca serem devidamente utilizados pelos franceses<sup>394</sup>.

#### **4.1.5. Piratas e Corsários no Atlântico (AS)**

Apesar das medidas e das esquadras de protecção que já vinham do século XVI, os ataques de corsários no Atlântico mantiveram-se até ao século XIX, alterando-se apenas a nacionalidade dos atacantes. Após o final da guerra com Castela e com os Países-Baixos, a principal ameaça vinha dos corsários do Norte de África, que nas águas portuguesas atacavam navios nacionais, mas também vão surgir inimigos de outras “novas” nacionalidades, como os americanos e argentinos. Embora sendo pouco ou mesmo nada conhecido, a Marinha portuguesa para além das poucas acções mais “sonantes” que ocorrem nesta época, vai manter quase em permanência meios navais a patrulhar a costa da metrópole, e, pontualmente, os arquipélagos da Madeira e dos Açores. Infelizmente não possuímos dados completos para todo o período em análise, mas, mesmo assim, é possível perceber através das poucas fontes coevas a importância e a dimensão desta actividade naval. Com efeito, é natural que tivessem ocorrido muitas outras situações nos anos setenta do século XVII, das quais não ficaram referências, quer em fontes coevas, quer na bibliografia que aborda este período.

Assim, no Verão de 1667, a missão de “correr a costa” da Metrópole coube ao galeão *Sacramento*, à nau *Rainha Santa Isabel* e à fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Piedade*<sup>395</sup>. A 5 de Novembro de 1669, provavelmente numa altura em que já não havia navios da Armada a “correr a costa”, dois navios que vinham sozinhos do Brasil combateram contra uma fragata de Argel que estava emboscada a seguir ao Cabo da Roca. Contudo, após um renhido combate os navios portugueses conseguiram entrar em Lisboa a salvo<sup>396</sup>.

Possivelmente devido ao envio de muitos meios para o Estado da Índia no ano de 1670, a missão de “correr a costa” ficou a cargo de quatro pequenos navios – “duas fragatas ordinárias e dois navios quase mercantes”, mas com a pomposa designação de “Armada Real

<sup>394</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, vol. I, pp.29-30.

<sup>395</sup> SANTOS, N. Valdez dos - **Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa (1667-1706)**, vol. II, p.7.

<sup>396</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino - **Portuguese Sea battles (1669-1808)**, vol. VII, p.25.

do Mar Oceano". Esta força naval, que sob este título não volta a surgir na documentação, tinha como missão limpar a costa de Portugal de corsários e piratas e, sobretudo, garantir a entrada segura em Lisboa dos navios que vinham das possessões portuguesas<sup>397</sup>. No ano seguinte, em 1671, há informação que estariam a ser aprontados outros quatro navios em Lisboa para correr a costa, mas cujos nomes não chegaram até nós, embora, muito provavelmente, a nau *Santa Isabel de Saboia*, por vezes também referida como fragata, fizesse parte desse grupo<sup>398</sup>. Importa realçar, que também neste mesmo ano, a *Royal Navy* terá deixado de enviar meios navais para a zona da Península Ibérica, pois a Inglaterra tinha estabelecido tréguas com o *Bei* da Argélia. Havendo menos meios navais a patrulhar, os ataques dos corsários do Norte de África aumentaram, chegando mesmo a capturar um navio que vinha de Mazagão e a atacar um patacho que seguia para a Índia, na zona do Cabo de S. Vicente, onde este se tinha abrigado de um temporal<sup>399</sup>.

No ano de 1674 a missão de correr a costa coube à fragata (por vezes designada por galeão) *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Piedade*, que se terá perdido em combate contra corsários do Norte de África<sup>400</sup>. Apesar da presença desses meios navais, no final do ano, por altura da Madeira, uma charrua mercante é capturada por corsários do Norte de África e os seus tripulantes e passageiros vão para Argel para ser vendidos como escravos<sup>401</sup>. Já no ano seguinte, navios argelinos atacaram a ilha de Santa Maria, nos Açores, levando consigo também vários elementos da população<sup>402</sup>. Apesar desses desaires, há notícias de que neste mesmo ano, e também nos anos de 1676 e 1677, alguns navios mercantes portugueses, conseguiram resistir aos seus atacantes, inclusivamente após várias horas de combate<sup>403</sup>. Alguns, foram inclusivamente atacados por duas vezes, no percurso desde Peniche até Lisboa<sup>404</sup>.

Apesar de não terem chegado até nós muitas referências a acções de corsários estrangeiros, nomeadamente de franceses, ingleses ou até de espanhóis, há autores que afirmam que estes estiveram particularmente activos no último quartel do século XVII<sup>405</sup>. Possivelmente por essa razão, em Maio de 1675, a Coroa pediu um empréstimo para formar uma Armada para correr a costa da Metrópole mas, também, as costas do Norte de África. Esta força seria constituída por três galeões – o *Santiago Maior*, o *S. Pedro* e o *S. Francisco Xavier*; três naus – *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. Madre de Deus*, a *Rainha Santa Isabel* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*; a fragata *Santa Maria Isabel*

<sup>397</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, pp.28-29.

<sup>398</sup> *Id., ibidem*, p.38.

<sup>399</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, pp.25-26.

<sup>400</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.63.

<sup>401</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas - **Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitaina do Rio de Janeiro (1618-1762)**, pp.261-262.

<sup>402</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **Esquadras de Guarda Costa**, p.24.

<sup>403</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino - **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (1669-1807)**, vol. VII, p.16.

<sup>404</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, pp.28-29.

<sup>405</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.65.

*de Sabóia*<sup>406</sup> e mais uma nau genovesa requisitada. Esta poderosa força percorreu a costa, obrigando dois navios corsários a encalhar na costa de Argel, e a nau *Madre de Deus* combateu, ao largo de Vigo, contra quatro fragatas corsárias, pondo-as em fuga. Apesar dos esforços da Coroa, os corsários continuaram muito activos, tendo, inclusivamente, um navio corsário de 16 peças, capturado um navio mercante de 26 peças no porto do Funchal<sup>407</sup> e, no ano seguinte foram capturados muitos pescadores, mesmo à entrada da barra do Tejo<sup>408</sup>. No entanto, ainda nesse ano de 1675, os navios portugueses conseguiram recuperar três navios ingleses a uma força de navios corsários e a nau *N. Sr<sup>a</sup>. de Madre de Deus* combateu durante três horas contra uma fragata corsária, colocando-a em fuga. Os dois galeões portugueses anteriormente mencionados, também teriam combatido contra três navios corsários em Agosto, ao largo de Cádis, afundando um dos navios adversários<sup>409</sup>. Já o galeão *S. Francisco Xavier* combateu contra um navio muçulmano numa missão que realizou aos Açores<sup>410</sup>.

No ano seguinte, a fragata *Santo António de Lisboa* acabada de construir no Porto e em viagem inaugural para Lisboa, combateu contra três navios corsários, afundando um e colocando os restantes dois em fuga<sup>411</sup>. No âmbito do combate contra a pirataria larga de Lisboa, a 1 de Agosto desse mesmo ano de 1677, uma importante força naval portuguesa com a missão de ir socorrer Orão, que se encontrava sitiada por forças muçulmanas. Essa força era, muito possivelmente, composta por dois galeões – o *Santiago Maior* e o *S. Francisco de Borja*, por três naus – a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*, a *S. Bernardo* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura*, para além da fragata *Santo António de Lisboa*, a fragatinha *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Rosário* e *S. João Baptista* e o patacho *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*. Embora haja algumas dúvidas das acções realizadas por esta força após a chegada ao destino, possivelmente poderá ter capturado dois navios inimigos, o que terá merecido o devido reconhecimento por parte do comandante espanhol que chefiava a cidade<sup>412</sup>.

No ano de 1680, como já vinha sendo habitual, havia duas fragatas a correr a costa da Metrópole - a fragata *S. Francisco de Borja* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura*. Entre as diversas outras missões previstas realizar, encontrava-se a escolta até Lisboa de uma outra fragata, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Santa Clara*, recém-construída no Porto. Contudo, esta nova fragata não terá esperado pela escolta, tendo largado sozinha rumo a Lisboa. No percurso, vai ter o seu “baptismo de fogo” num combate que durou três horas contra uma fragata francesa, de cujo resultado apenas sabemos que o navio português entrou sã e salvo em Lisboa, em Agosto<sup>413</sup>.

<sup>406</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Naus e Navetas, Parte II, Vol. I**, p.56.

<sup>407</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, pp.30-31.

<sup>408</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, pp.67-69.

<sup>409</sup> *Id., ibidem*, p.95.

<sup>410</sup> *Id., ibidem*, p.108.

<sup>411</sup> *Id., ibidem*, p.101.

<sup>412</sup> *Id., ibidem*, pp.102-103.

<sup>413</sup> *Id., ibidem*, p.127.

Do outro lado do Atlântico, a presença de navios corsários também se fazia sentir. No início de 1683 uma força de soldados que patrulhava a zona de Cabo Frio surpreendeu a tripulação de um navio corsário que fazia aguada, tendo conseguido capturar alguns dos seus homens, enquanto outros conseguiram embarcar e fugir<sup>414</sup>. Possivelmente nesse mesmo ano, ou no ano seguinte, a nau *S. Brás e S. Lourenço* capturou um patacho, de nacionalidade que desconhecemos, ao largo da costa do Brasil<sup>415</sup>.

Após a subida ao trono do novo monarca, D. Pedro II, não surgem notícias de quaisquer alterações ao esquema de protecção contra as actividades de corso. Assim, em 1684, o galeão *S. Francisco Xavier* e a fragata *Santo António de Lisboa*, após escoltarem duas naus da Índia até a uma certa distância de Lisboa, vão correr a costa durante o Verão. Possivelmente, em conserva com estes dois navios também terão navegado a nau *N. Sr. da Boaventura*<sup>416</sup> e a nau *Santa Clara*<sup>417</sup>. Para além da missão de “dar caça” a corsários e piratas, estes navios também realizam escoltas, nomeadamente aos navios da frota de Pernambuco, que tinha sido dispersa por uma tempestade<sup>418</sup>.

Nos anos seguintes não temos informações sobre que navios estiveram a correr a costa da Metrópole, nem de quaisquer acções de piratas ou corsários. Apenas sabemos que no início de Fevereiro de 1686 são enviadas as naus *Santo António de Pádua* e a *Santo António das Flores* para patrulhar e correr as costas do Brasil. O envio destes dois navios para essas costas pode estar relacionado com as queixas que surgiram da presença de, pelo menos, dois navios corsários, de nacionalidade desconhecida, a operar na costa do Brasil<sup>419</sup>. Possivelmente devido à ameaça constante que representavam estes corsários, importa destacar, no ano de 1688, a publicação de legislação que reforça a necessidade de os navios que navegassem no Atlântico o fazerem nas Frotas, ou seja, em comboio<sup>420</sup>.

Contudo, o clima de insegurança não se fazia sentir apenas no mar, e em 1690, a ilha do Porto Santo é atacada por franceses<sup>421</sup>, o que terá levado à escolta realizada pela fragata *N. Sr. da Penha de França e S. Caetano* a três navios mercantes até à Madeira, levando a bordo o novo governador da ilha<sup>422</sup>. Entretanto, no Brasil, dois corsários ingleses foram presos quando tentavam vender a carga de três sumacas, que tinham capturado algum tempo antes em rota da Baía para o Rio de Janeiro<sup>423</sup>.

<sup>414</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, p.263.

<sup>415</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.78.

<sup>416</sup> *Idem, ibidem*, p.65.

<sup>417</sup> *Idem, ibidem*, p.72.

<sup>418</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, pp.152-153.

<sup>419</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, pp.265-266.

<sup>420</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, pp.168-172.

<sup>421</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **Esquadras de Guarda Costa**, p.24.

<sup>422</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.177.

<sup>423</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, p.265.

Em meados de Agosto do ano seguinte, apesar de as naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura* e a *Santa Clara*<sup>424</sup> se encontrarem a correr a correr a costa, um navio mercante, em rumo para Lisboa, conseguiu repelir um ataque de três navios corsários de Salé. Cinco dias depois, dois navios corsários conseguem capturar um navio que vinha da Pederneira com madeiras para Lisboa, mas quando a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura* se aproximou, estes abandonaram a sua presa. Alguns dias antes, a mesma nau tinha capturado e levado para Lisboa uma pequena embarcação também de corsários do Norte de África<sup>425</sup>.

Em Julho de 1692, voltamos a ter notícias de uma acção contra os corsários do Norte de África. Esta ocorre quando a esquadra de guarda-costa desse ano – composta pelas naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Santa Clara*, acompanhadas por duas fragatas, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França* e uma outra cujo nome desconhecemos, interceptaram um conjunto de navios de Argel ao largo de Tetuão, com um navio espanhol apresado. Após um curto combate, os portugueses incendiaram um dos navios corsários e capturaram outro, para além de libertarem a presa. Esta força também irá combater contra um corsário francês, sem grandes resultados para qualquer dos intervenientes<sup>426</sup>.

No entanto, em Agosto de 1693, possivelmente face à notícia da presença de um grande número de navios corsários na costa portuguesa, a esquadra de guarda-costa foi reforçada, passando a ser constituída por duas naus – a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Santa Clara* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Cabo* – e por três fragatas – a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França*, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assunção* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*<sup>427</sup>. Esta força manteve-se no mar, sem se registar qualquer acção até Novembro desse mesmo ano, altura em que voltou a entrar em Lisboa, devido aos temporais que se faziam sentir<sup>428</sup>. Possivelmente face à forte presença de meios ao longo da costa, os navios corsários optaram por operar mais afastados, tendo um navio de Salé capturado uma caravela em rota da Madeira para Lisboa, que transportava a bordo o anterior Governador dos Açores<sup>429</sup>. Já no Verão do ano seguinte as fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar* para além de desempenharem diversas missões no Atlântico, seguiram juntamente com a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França*, para a barra de Mamora, onde combateram com um navio de Argel, que acabou varado na praia<sup>430</sup>. A presença destas ameaças, terá obrigado ao envio da fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assunção* para Vigo, com a missão de escoltar até Lisboa uma nau da Índia que aí se tinha refugiado e cujo nome desconhecemos<sup>431</sup>.

<sup>424</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.73.

<sup>425</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, p.48.

<sup>426</sup> *Id.*, *ibidem*, p.48.

<sup>427</sup> Eventualmente, a fragata *São Benedito* também terá estado no mar nesse mesmo ano. RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, pp.76-77.

<sup>428</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, pp.191-192.

<sup>429</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, pp.49-50.

<sup>430</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.67.

<sup>431</sup> **Manuscritos do “Fonds Portugais” da Biblioteca Nacional de França**, pp.515-518, 528 -533.

Nos últimos anos do século XVII, talvez devido à presença de navios corsários de várias nações, incluindo franceses, dos Países-Baixos e de Salé ao largo da costa de Portugal, que, segundo as queixas que chegam à corte portuguesa, actuavam sobretudo contra navios espanhóis<sup>432</sup>, terá ocorrido um aumento do esforço de construção de navios para a Armada. Esse aumento dos meios navais, vai permitir, novamente, o envio na Primavera de 1696, de uma esquadra para operar ao largo de Salé. Esta força era composta pelas fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França*<sup>433</sup>, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas*<sup>434</sup>, a *São Boaventura* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assunção*, acompanhadas pelas fragatinhas *Santo António da Esperança* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré*<sup>435436</sup>. A maioria destes navios só volta a entrar no Tejo no mês de Outubro. Apesar desse esforço as notícias que chegavam a Lisboa continuavam a mencionar a presença de navios corsários na costa, em especial na zona Norte do território. No entanto, em 1697 as fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas*<sup>437</sup>, após correrem a costa, regressaram ao Tejo sem ter avistado qualquer navio corsário.

No ano seguinte, na costa do Brasil, um corsário francês terá tentado atacar um dos navios mercantes do comboio, tendo este sido salvo graças à pronta intervenção de uma das fragatas da escolta<sup>438</sup>. Nesse mesmo ano a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura* foi operar ao largo da costa da Barbária<sup>439</sup>, enquanto a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas* navegou até à Madeira, onde capturou uma embarcação com sete mouros<sup>440</sup>. Ainda nesse Verão, chegou a ser considerado o envio das “fragatas de escolta” para a zona do Cabo de Finisterra, onde um navio francês tinha relatado ter avistado seis navios de Argel, com 45 a 50 peças cada, de modo a proteger as frotas do Brasil, mas não foi possível saber se foram enviadas<sup>441</sup>.

Conforme já foi mencionado anteriormente, num gesto algo inesperado, em 1701, D. Pedro II foi “empurrado” para a Guerra de Sucessão de Espanha, alinhando, inicialmente, ao lado da França e da Espanha. Em troca desse apoio estas duas nações prometeram apoio militar, incluindo apoio naval. Apoio que seria disponibilizado para as colónias, mas também para a costa de Portugal, e que devia incluir uma força naval de 14 navios, para patrulhar, permanentemente, a costa entre Lagos e a Galiza<sup>442</sup>. Estava ainda previsto dividir a costa de Portugal em sete zonas destintas – Algarve, Setúbal / Cabo Espichel, Lisboa / Cabo da Roca, Peniche / Cabo Carvoeiro, Mondego / Aveiro, Porto / Matosinhos e

<sup>432</sup> **Manuscritos do “Fonds Portugais” da Biblioteca Nacional de França**, p.536.

<sup>433</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Fragatas, Parte III, Vol. I**, p.72.

<sup>434</sup> *Id.*, *ibidem*, p.82.

<sup>435</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op.cit.*, pp.208-209.

<sup>436</sup> Existe uma fragatinha com este nome, mas da Junta do Comércio. ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.95.

<sup>437</sup> *Id.*, *ibidem*, p.83.

<sup>438</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.222.

<sup>439</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.68.

<sup>440</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.84.

<sup>441</sup> **Manuscritos do “Fonds Portugais” da Biblioteca Nacional de França**, p.547.

<sup>442</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.245-246.

Viana do Castelo / Baiona – atribuindo dois navios a cada uma das zonas<sup>443</sup>. Não sabemos se este desígnio foi implementado, pois nesse Verão largou de Lisboa uma força para correr a costa, composta apenas por três fragatas – a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas*, a *Santiago* e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França*<sup>444</sup>. A única notícia de incidentes navais desta época ocorreu no ano seguinte, em 1702, quando surge em Lisboa a notícia da captura por corsários de Argel do patacho *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pópulo*, em rota entre Lisboa e Mazagão, tendo a sua tripulação sido resgatada mais tarde<sup>445</sup>.

Como também já referimos, esta aproximação à França e à Espanha apenas vai durar cerca de um ano, tendo os aliados – a Inglaterra e os Países-Baixos – prometido, após Portugal haver mudado de aliança, que garantiam a protecção da costa de Portugal<sup>446</sup>. Não é, portanto, de admirar que, a partir de 1704, para além dos ataques à nossa navegação, perpetrados pelos corsários do Norte de África, se juntassem as acções dos corsários da França e da Espanha. Assim, quando em Março de 1704 entra em Lisboa uma poderosa esquadra aliada sob o comando do Almirante britânico George Rooke, os portugueses pensaram que esta força vinha operar contra os navios franceses e espanhóis, que atacavam a navegação portuguesa, em especial na zona do Algarve. Contudo, quando esta força largou, o seu alvo foi Gibraltar<sup>447</sup>.

Apesar do esforço de construção naval registado no final do século passado, a Armada ainda não possuía meios suficientes para responder a todas as solicitações, quer no combate à pirataria, quer para apoio aos aliados. Assim, D. Pedro II optou pela emissão de cartas de corso, com o objectivo de os armadores civis aparelharem os seus navios e contribuírem para “limpar as costas” de Portugal do flagelo dos corsários estrangeiros<sup>448</sup>. Não é, portanto, de estranhar, que o ano de 1705 se tenha caracterizado por um estado de guerra generalizado para Portugal, incluindo no Estado da Índia e em todo o Atlântico. Adicionalmente, os navios portugueses ainda colaboraram com as forças inglesas e neerlandesas nas acções ocorridas na zona de Gibraltar, conforme abordado anteriormente<sup>449</sup>. Foi neste clima bélico que em 1706 largou uma das maiores frotas do Brasil com destino a Lisboa, composta por 150 navios mercantes, escoltados apenas por seis navios da Armada, mais os navios que tinham vindo da Índia. Quando esta frota já se encontrava perto da costa da Metrópole, havia cerca de 20 navios mercantes, escoltados pela nau *S. João de Deus*, que ainda se encontravam atrasados relativamente ao resto do comboio. Quando estes navios se encontravam a cerca de 15 milhas de Lisboa surgiram três navios franceses, com um total de mais de 120 peças, sob o comando de René Duguay-Troin, tendo a acção eficaz da nau

<sup>443</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.66.

<sup>444</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.249.

<sup>445</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino - **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (1669-1807)**, vol. VIII, p.46.

<sup>446</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, p.255.

<sup>447</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.264-265.

<sup>448</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.266-267.

<sup>449</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, pp.77-79.

portuguesa, aliada a alguns erros por parte dos franceses, permitido que todos os navios da frota do Brasil entrassem sãos e salvos em Lisboa. Ainda assim, o monarca português não ficou satisfeito com o comportamento dos comandantes dos restantes navios da escolta<sup>450</sup>.

Não obstante a forte presença de forças navais inglesas e neerlandesas nas costas do reino, em 1708 corsários franceses desembarcaram no Porto Santo, tendo a população da ilha fugido para o Pico do Castelo<sup>451</sup>.

A presença de navios corsários nas costas do Brasil por esses anos foi, igualmente uma realidade. Assim, logo no início de 1708, o governador do Brasil viu-se obrigado a enviar a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar* e uma nau de guerra, cujo nome desconhecemos, para resgatar, com sucesso, um navio mercante português que tinha sido capturado por corsários franceses<sup>452</sup>. Em Maio seguinte, uma nau da Índia foi atacada por um navio corsário francês, tendo o navio português conseguido resistir, acabando por fundear em segurança nas proximidades de São Salvador da Baía<sup>453</sup>. Mais tarde, já em finais de Agosto, duas outras naus portuguesas, ambas também saídas da Índia rumo a Lisboa, foram igualmente atacadas por dois navios corsários, já próximo das costas do Brasil<sup>454</sup>.

No ano de 1710, para além do conhecido ataque do corsário francês Jean-François Duclerc ao Rio de Janeiro, tratado em maior detalhe noutro local deste estudo, temos notícia de outro corsário francês a operar nas costas brasileiras, o que obrigou novamente o governador do Rio de Janeiro a armar alguns navios e a enviá-los em sua perseguição, mas sem sucesso<sup>455</sup>. Entre os navios portugueses que largaram nessa missão, terá estado a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Barroquinha*<sup>456</sup>. No ano seguinte, o Rio de Janeiro foi novamente atacado, agora pelo corsário francês René Duguay-Trouin, desta vez, com sucesso, conforme também já foi referido noutra parte deste estudo. Apesar do mencionado ataque, a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França*, manteve a sua missão habitual, e correu a costa da Baía à procura de um outro navio corsário francês<sup>457</sup>. Na Metrópole, apenas há uma pequena notícia de terem sido capturados, na entrada da barra do Tejo, dois pequenos navios corsários, possivelmente do Norte de África<sup>458</sup>.

Contudo, a presença de navios corsários franceses mantinha-se nas costas do Brasil e, a 15 de Abril de 1712, terá sido tomada por uma balandra<sup>459</sup> francesa, uma nau da Índia,

<sup>450</sup> SANTOS, N. Valdez dos, *op. cit.*, pp.279-280.

<sup>451</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **Esquadras de Guarda Costa**, pp.24-25.

<sup>452</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, p.272.

<sup>453</sup> LAPA, José Roberto do Amaral - **A Bahia e a Carreira da Índia**, p.119.

<sup>454</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.87-88.

<sup>455</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, pp.274-275.

<sup>456</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.135.

<sup>457</sup> *Id.*, *ibidem*, p.140.

<sup>458</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.87-88.

<sup>459</sup> Embarcação de carga, de coberta, com um só mastro e arma uma vela latina. LEITÃO, Humberto, *op. cit.*, p.76.

a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, perto do porto dos Ilhéus. A nau foi presa fácil por estar muito mal-armada. De imediato foram mandadas para o mar a “fragatinha ligeira” *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boa Morte, Conceição e S. Boaventura*<sup>460</sup> e a fragata Real *Santa Ana e São José*, que percorreram a costa do Brasil, sem encontrar o inimigo ou a nau que seguia apresada<sup>461</sup>. Situação parecida, mas com resultado diferente, vai ocorrer em 1713, quando a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Necessidades*, que tinha sido mandada esperar os navios da Índia, vai conseguir afugentar uma balandra francesa que se preparava para atacar a nau da Índia, *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Chagas*.

Entretanto, na costa do Algarve, duas barcas portuguesas capturaram uma galeota de Salé, e libertaram as duas presas que seguiam com o navio corsário – um navio espanhol e outro português<sup>462</sup>. No início de Março de 1714, três navios corsários de Argel atacam um navio mercante português que vinha do Brasil com uma grande carga de açúcar para Lisboa, entre S. Miguel e Lisboa. Após um combate de oito horas, os corsários acabam por se retirar e o navio português entra no Tejo, com cerca de 20 mortos, muitos feridos e danos no navio<sup>463</sup>. Ainda nesse mesmo mês, um outro navio mercante português, armado com 28 peças, foi atacado perto das Berlengas por três fragatas do Norte de África, uma com 50 peças de artilharia, outra com 40 e a última com 30. Após quase 24 horas de combate, os navios corsários acabaram por abandonar a sua vítima, que entrou em Lisboa sem problemas de maior<sup>464</sup>.

Em meados de Agosto de 1715 chega a Lisboa a informação de que tinham saído do porto de Salé, para actuar ao largo da costa de Portugal, dois navios armados para o corso, cada um com 16 peças e 250 homens a bordo. A informação indicava também que estariam a ser aprontados mais navios para a mesma actividade<sup>465</sup>. Posteriormente, é recebida em Lisboa a informação que corsários do Norte de África tinham capturado sete navios ingleses, três neerlandeses e um francês. Alguns dos navios capturados foram, mais tarde, preparados para realizar acções de corso, um deles sob o comando de um renegado<sup>466</sup>. Nesta altura, aparentemente a falta de segurança na costa de Portugal era tão grande, assim como a falta de navios portugueses, que a França teve de enviar três navios de guerra para patrulhar as águas portuguesas. Um terá ficado a operar entre a costa do Norte de África e o Cabo S. Vicente, outro entre esse cabo e as Berlengas e outro até ao Porto<sup>467</sup>.

Apesar do clima de insegurança que era sentido, só em Março de 1717 é que chegaram, ou pelo menos foram publicadas, notícias concretas sobre algumas acções realizadas por navios

<sup>460</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.142.

<sup>461</sup> RAU, Virgínia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da - **Os manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil, vol. 2**, pp.89-90.

<sup>462</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, pp.99.

<sup>463</sup> *Id., ibidem*, p.111.

<sup>464</sup> *Id., ibidem*, pp.111-112.

<sup>465</sup> **Gazeta de Lisboa**, 7 Setembro 1715.

<sup>466</sup> **Gazeta de Lisboa**, 2 Novembro 1715.

<sup>467</sup> **Gazeta de Lisboa**, 1 Agosto 1716.

corsários do Norte de África, todas ocorridas em Dezembro do ano anterior. Essas notícias indicavam, em primeiro lugar, que um navio de 12 peças, de nome *Rio Real*, tinha sido apre-sado ao largo do Cabo Espichel por um navio corsário de 38 peças após meio-dia de combate e só à segunda abordagem. Posteriormente, tinha entrado no porto de Argel um outro navio, em rota do Porto para o Brasil, que tinha sido capturado a 25 léguas ao largo de Lisboa<sup>468</sup>.

Este ano de 1717 foi profícuo de acções contra navios portugueses e, coincidência, ou não, nesse mesmo mês de Março, nas proximidades de Faro, terá dado à costa uma embarcação portuguesa que vinha dos Açores, na tentativa de fugir a duas fragatas argelinas. Face ao mar bravo, morreram nove pessoas, tendo-se perdido toda a carga<sup>469</sup>. Possivelmente ao largo do Brasil, uma frota que rumava a Lisboa, foi atacada por um navio desconhecido, armado com 40 peças, mas a pronta intervenção da nau da Índia que seguia junto, a *N.ª Sr.ª do Pilar*, colocou o atacante em fuga<sup>470</sup>. Nos finais de Junho, entrou em Lisboa um navio francês que reportou ter-se batido contra um navio norte africano seis léguas ao largo da cidade do Porto, tendo perdido dois homens<sup>471</sup>. Em Agosto de 1717, a *Madre de Deus* e a *S. João Evangelista*<sup>472</sup>, para além da *N.ª Sr.ª da Boaventura*, encontrando-se a correr a costa, combateram uma fragata de Argel de 40 peças<sup>473</sup>. Ainda antes do final do ano, mais concretamente a 7 de Novembro, entraram em Lisboa os quatro navios de guerra comprados aos Países-Baixos, armados de 66 a 74 peças<sup>474</sup>, adquiridos para tentar suprir a falta de navios de guerra já mencionada.

Apesar desse reforço de meios navais, em meados de Maio de 1718, a nau *N.ª Sr.ª do Cabo*, encontrando-se sozinha a correr a costa, deu caça a quatro navios mouros que tinham aparecido mesmo ao largo de Cascais e que tinham capturado alguns pescadores portugueses<sup>475</sup>. Contudo, a presença destes corsários do Norte de África não se encontrava cingida à Península Ibérica. Nesse Verão, uma galeota francesa, de Baiona, de nome *Os dois amigos*, informou as autoridades portuguesas, ao chegar a Lisboa, ter avistado dois navios corsários, pouco tempo depois de largar desse porto francês. O mesmo navio, mais tarde, encontrou um outro navio de Salé, armado com 14 peças, contra quem combateu duramente, mas ao qual conseguiu escapar, graças ao mau tempo que se fazia sentir<sup>476</sup>.

No Verão seguinte, de 1719, as notícias sobre acções de corsários do Norte de África multiplicam-se, em todo o Atlântico. Assim, em finais de Junho, seis navios neerlandeses

<sup>468</sup> *Gazeta de Lisboa*, 4 Março 1717.

<sup>469</sup> *Gazeta de Lisboa*, 1 Abril 1717.

<sup>470</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.96.

<sup>471</sup> *Gazeta de Lisboa*, 1 Julho 1717.

<sup>472</sup> *Gazeta de Lisboa*, 12 Agosto 1717.

<sup>473</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.69.

<sup>474</sup> *Gazeta de Lisboa*, 11 Novembro 1718.

<sup>475</sup> *Gazeta de Lisboa*, 26 Maio 1718.

<sup>476</sup> *Gazeta de Lisboa*, 9 Junho 1718.

também reportaram, ao entrar em Lisboa, que tinham combatido contra três navios de Argel a pouco mais de 52 léguas do Canal da Mancha<sup>477</sup>. E, em Agosto, já na nossa costa, um navio inglês acabou por naufragar na zona do cabo Carvoeiro, após combater contra dois corsários de Salé<sup>478</sup>. Mais para Sul, na zona do Algarve, ocorreu uma situação que mostra bem a fraqueza do reino. Em Faro, terá entrado uma embarcação de corso espanhola para fazer aguada, que tentou apresá uma embarcação mercante inglesa que se encontrava no porto. Só uma acção de força da parte do Bispo-Governador é que evitou que tal ocorresse, tendo os tripulantes espanhóis sido aprisionados<sup>479</sup>. Por sua vez, nos inícios de Outubro, entrou em Lisboa um navio inglês que tinha capturado na zona das Berlengas uma embarcação espanhola, armada com duas peças e oito pedreiros e com 74 homens que andava ao corso<sup>480</sup>, e um dos navios de guerra neerlandeses, que se encontrava a patrulhar a costa portuguesa, libertou uma sumaca de Hamburgo que corsários mouros tinham capturado ao largo da cidade do Porto<sup>481</sup>. Estes episódios ocorreram apesar de a costa ser patrulhada pelas naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup> da Atalaia*<sup>482</sup> e *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Necessidades*<sup>483</sup>.

Essa fraqueza da Coroa também ocorria nos domínios ultramarinos, pois após a partida da frota do Brasil para Portugal no início do ano, foram vários os acontecimentos envolvendo navios piratas na zona. Dos vários acontecimentos, destaca-se o naufrágio de uma embarcação corsária inglesa no litoral do Rio de Janeiro, cujos tripulantes terão conseguindo vender vinte negros que levavam a bordo, antes de serem denunciados e presos, sendo a carga confiscada pelas autoridades do Rio de Janeiro<sup>484</sup>. Um outro navio corsário, comandado por um inglês maneta, e armado com 24 peças e 12 pedreiros, terá no ano anterior capturado um navio português no Cacheu, na Guiné portuguesa e, em 1719, capturado um bergantim<sup>485</sup> do Governador da Madeira ao largo da costa do Brasil. Esta ameaça só desapareceu da zona depois de o Governador do Brasil ter feito sair os navios de guarda-costa do Brasil, que incluíam a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Rosário*<sup>486</sup>. Para além destes navios, um pequeno navio armado pelo governador do Rio de Janeiro afugentou um navio corsário de nacionalidade desconhecida, libertando um navio que este apresara já nas costas do Brasil<sup>487</sup>.

Entretanto, nas prisões do Brasil encontravam-se 50 piratas que tinham sido capturados em diversos momentos, ao logo da costa a Sul do Rio de Janeiro. Contudo, no mês de

<sup>477</sup> **Gazeta de Lisboa**, 22 Junho 1719.

<sup>478</sup> **Gazeta de Lisboa**, 5 Outubro 1719.

<sup>479</sup> **Gazeta de Lisboa**, 6 Julho 1719.

<sup>480</sup> **Gazeta de Lisboa**, 5 Outubro 1719.

<sup>481</sup> **Gazeta de Lisboa**, 17 Agosto 1719.

<sup>482</sup> **Gazeta de Lisboa**, 20 Julho 1720.

<sup>483</sup> **Gazeta de Lisboa**, 16 Novembro 1719.

<sup>484</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, pp.291-292.

<sup>485</sup> Navio à vela com armação de brigue, muito veleiro e armado com 12 a 20 peças. LEITÃO, Humberto, *op. cit.*, p.93.

<sup>486</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.156.

<sup>487</sup> RAMOS, César Augusto Ornellas, *op. cit.*, p.290.

Maio, nove deles conseguiram evadir-se da prisão e fugiram para um navio pirata inglês que pairava ao largo da cidade de Salvador<sup>488</sup>. Posteriormente, a 17 de Agosto, 39 desses piratas foram condenados à morte, sendo 22 enforcados ainda antes do final do mês. Um era francês, um genovês, um holandês e um português, oriundo das ilhas, os restantes eram todos ingleses. Os que eram hereges converteram-se antes de cumprida a sentença e morreram como católicos<sup>489</sup>.

No início do ano seguinte, logo em Janeiro de 1720, deu à costa junto da Vila Nova de Portimão um navio holandês que estava a ser perseguido por navios norte africanos, tendo sido possível salvar parte da carga graças aos esforços dos oficiais da Alfandega<sup>490</sup>. No início do mês seguinte, a frota que vinha da Baía, com os porões com bastante carga, sofreu várias vicissitudes. A mais grave foi o naufrágio de três navios à entrada da barra de Lisboa, tendo outro, o *Sagrada Família*, sido capturado por um navio corsário logo à saída do porto do Recife. Neste início do ano, e face às mencionadas ameaças, havia notícia de dois navios de guerra neerlandeses a patrulhar as águas da Península Ibérica, em missão contra o corso, a mesma missão que também tinham seis navios de guerra ingleses<sup>491</sup>. Ainda nesse Verão, para além das naus *N.ª Sr.ª da Assunção* e a *S. Lourenço*<sup>492</sup>, também se encontravam no mar três navios de guerra da Ordem de Malta<sup>493</sup>. Apesar da presença de tantos meios, a 18 Setembro, duas caravelas de Setúbal, que transportavam madeira entre a Galiza e Cádis, foram capturadas por corsários magrebinos<sup>494</sup>. A situação devia ser tão grave que nesse mesmo ano de 1720, o Governador do Brasil, Aires de Saldanha de Albuquerque, tinha finalmente conseguido criar um imposto suficiente para manter uma nau para correr a costa, algo que os seus antecessores nunca tinham conseguido<sup>495</sup>.

O Verão de 1721 terá sido também um período complicado, registando-se vários episódios de ataques de corsários do Norte de África contra a navegação ao largo da costa de Portugal. Mas na Gazeta de Lisboa também surgem notícias de situações muito semelhantes por todo o Mediterrâneo, em particular, ao longo das costas do Sul de Espanha. Menos habitual é a situação ocorrida a 7 de Setembro, quando um navio mercante português, em viagem do Brasil para Lisboa, foi atacado por um navio corsário sul-americano. A forte resistência dos portugueses levou o atacante a retirar-se sem alcançar o seu objectivo<sup>496</sup>. Cinco dias depois e, apesar de Portugal se encontrar numa situação de paz na Europa, ao

<sup>488</sup> *Gazeta de Lisboa*, 10 Agosto 1719.

<sup>489</sup> *Gazeta de Lisboa*, 23 Novembro 1719.

<sup>490</sup> *Gazeta de Lisboa*, 25 Janeiro 1720.

<sup>491</sup> *Gazeta de Lisboa*, 1 Fevereiro 1720.

<sup>492</sup> *Gazeta de Lisboa*, 8 Agosto 1720.

<sup>493</sup> *Gazeta de Lisboa*, 13 Junho 1720.

<sup>494</sup> *Gazeta de Lisboa*, 3 Outubro 1720.

<sup>495</sup> *Gazeta de Lisboa*, 8 Agosto 1720.

<sup>496</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.141.

largo do Cabo de S. Vicente dois corsários de Argel apresaram uma balandra neerlandesa com bens carregados em Portimão<sup>497</sup>. Possivelmente estes mesmos corsários de Argel terão perseguido, no início de Outubro, uma caravela portuguesa que navegava entre Setúbal e o Porto. Esta acabou por ser capturada, mas os tripulantes conseguiram entrar em Peniche, onde já se encontravam refugiadas três outras caravelas e um navio neenderlês<sup>498</sup>. A 15 Setembro de 1721, nas costas do Brasil, um navio português apresou um navio francês de Saint Malô, armado com 18 peças de artilharia e 80 homens de guarnição, com bens e géneros provenientes da costa de África. Segundo o capitão do navio francês, este não estaria a praticar a actividade do corso<sup>499</sup>.

Apesar desta presença de corsários ao longo da costa, as embarcações da “Guarda Costa do reino do Algarve” desde 1716 que não se faziam ao mar na sua área de patrulha entre Castro Marim e o Cabo de S. Vicente. No Verão de 1722, esta esquadra foi reactivada, sendo composta por dois navios, um deles um bergantim, que capturou, ao largo do Cabo de St<sup>a</sup>. Maria, uma “caravela” armada com “quatro peças de artilharia e dez pedreiros” após uma hora de combate feroz<sup>500</sup>. Contudo, nesse ano de 1722 não era só a costa da Metrópole que estava sob pressão dos corsários, pois também nos Açores estes faziam notar a sua presença. As notícias que chegavam a Lisboa indicavam que havia, pelo menos, dois navios de corsários argelinos a operar na zona, um de 20 peças e outro de 10, para além de um francês de 12 peças<sup>501</sup>. Para tentar combater este flagelo, em Abril do ano seguinte, é preparada e enviada a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré* para esperar a nau da Índia e limpar o mar de piratas<sup>502</sup>.

Entretanto, no Atlântico Sul, em Agosto de 1722 as costas do Brasil eram declaradas “limpas de piratas”. Contudo, o mesmo já não ocorria do outro lado do Atlântico, em que o comércio nas costas da Mina e de Angola se encontrava praticamente parado devido à presença constante de inimigos de Portugal<sup>503</sup>. Mas o perigo também espreitava mais a Norte e, no final da Primavera de 1723, sete navios mercantes, escoltados por outros três armados para guerra, foram atacados perto de Cabo Verde por dois navios barbarescos. Felizmente, este ataque não teve sucesso, tendo os navios portugueses continuado a sua viagem até ao Brasil<sup>504</sup>. Entretanto, da costa do Reino não surgem na capital notícias concretas de ataques de navios corsários à navegação mercante, apenas havendo rumores da sua presença, o que, mesmo assim, levou à largada de uma nau com a missão de patrulhar

<sup>497</sup> **Gazeta de Lisboa**, 2 Outubro 1721.

<sup>498</sup> **Gazeta de Lisboa**, 23 Outubro 1721.

<sup>499</sup> **Gazeta de Lisboa**, 25 Setembro 1721.

<sup>500</sup> **Gazeta de Lisboa**, 13 Agosto 1722.

<sup>501</sup> **Gazeta de Lisboa**, 15 Outubro 1722.

<sup>502</sup> RAU, Virginia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da, *op. cit.*, pp.308-310.

<sup>503</sup> **Gazeta de Lisboa**, 6 Agosto 1722.

<sup>504</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.124-125.

a costa<sup>505</sup>. Na sua missão, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Rosário*, apenas terá avistado uma pequena embarcação suspeita, que escapou navegando muito junto a terra<sup>506</sup>. Já nas costas do Brasil, a presença de fragatas a patrulhar a costa do Brasil poderá justificar a ausência de corsários na zona<sup>507</sup>.

Contudo, nos Açores, um navio corsário conseguiu capturar um bergantim e uma galera<sup>508</sup> que se encontravam fundeadas ao largo de Ponta Delgada. Esta embarcação corsária, segundo as testemunhas, poderia ser a mesma que no mês anterior tinha operado na zona de Cabo Verde e capturado outras 27 embarcações<sup>509</sup>. Ou a que, em Maio, tentou atacar os navios que iam para o Brasil. A presença de navios corsários nessas águas é atestada ainda pela nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória*, quando regressava de uma missão de patrulha ao arquipélago de Cabo Verde, tendo encontrado ao largo do Cabo da Roca três navios argelinos, de 60 a 35 peças. Após uma breve troca de tiros, e aproveitando a noite que, entretanto, tinha caído, os navios corsários desapareceram<sup>510</sup>. Esta mesma nau, ainda antes de terminar a sua missão, vai capturar, no final de Novembro, e após um prolongado combate, um navio argelino, armado com 36 peças, 10 delas pedreiros e com 250 homens de equipagem, ao largo do Cabo Mondego<sup>511</sup>. Entre os tripulantes do navio capturado, havia 19 cativos cristãos, quatro deles portugueses<sup>512</sup>.

O início de 1724 começa com sete navios particulares que largaram do Porto com destino à Baía, três deles “armados em guerra”, e um deles com 32 peças, em confronto com três navios de Argel, apenas a 15 léguas ao largo dessa cidade, mas que, felizmente, pouco os incomodam. Contudo, nas proximidades de Cabo Verde, vão encontrar outros dois navios corsários, um com 24 e outro com 8 peças, contra os quais vão ter de combater durante dois dias e uma noite, até que os atacantes desistem do seu intento, com muitas baixas a bordo. Os navios do Porto acabam por chegar a salvamento à dita cidade brasileira<sup>513</sup>. A presença deste flagelo oriundo do Norte de África é atestada ainda, em meados de Junho, altura em que chega a notícia, a Lisboa, de que dois navios neerlandeses tinham combatido e capturado um de dois navios corsários argelinos ao largo do Algarve<sup>514</sup>. Entretanto e apesar de a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas* se encontrar a patrulhar a

<sup>505</sup> **Gazeta de Lisboa**, 15 Julho 1723.

<sup>506</sup> **Gazeta de Lisboa**, 16 Setembro 1723.

<sup>507</sup> **Gazeta de Lisboa**, 23 Setembro 1723.

<sup>508</sup> Navio de pano redondo, de três mastros, dois mastaréus em cada um deles e com gurupés, bujarrona e giba. LEITÃO, Humberto, *op. cit.*, p.284.

<sup>509</sup> **Gazeta de Lisboa**, 16 Setembro 1723.

<sup>510</sup> **Gazeta de Lisboa**, 23 Setembro 1723.

<sup>511</sup> **Gazeta de Lisboa**, 25 Setembro 1723.

<sup>512</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.127.

<sup>513</sup> **Gazeta de Lisboa**, 3 Março 1724.

<sup>514</sup> **Gazeta de Lisboa**, 22 Junho 1724.

costa de Portugal<sup>515</sup>, é recebida em Lisboa a notícia de um novo ataque, desta vez à nau mercante *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Gaia e Cabo*, que tinha largado do Porto, juntamente com outros seis navios. O confronto terá ocorrido por altura da barra do Mondego, tendo o navio português combatido sozinho contra dois navios corsários, e só não foi capturado porque, entretanto, se aproximou o navio almirante deste grupo. Os navios corsários acabaram por entrar em Argel a 20 de Junho, com três presas de outras nações do norte da Europa<sup>516</sup>.

Entretanto, uma nau mercante portuguesa, que vinha da Baía, é atacada ao largo das Berlengas por três navios corsários. Sendo um navio mercante, e mesmo que tivesse mais armamento do que era habitual, por se encontrar a navegar isoladamente o navio português encontrava-se em inferioridade numérica, pois os navios corsários estavam armados, respectivamente, com 50, 40 e 30 peças. Após duas horas de combate, em que foram disparadas, pelo menos 14 salvas, os atacantes tentaram abordar o navio português por três vezes, sempre sem sucesso, acabando a nau por entrar no Tejo<sup>517</sup>.

Este ano de 1724 ficou marcado ainda por um terrível temporal que assolou a 19 de Novembro, principalmente Lisboa, tendo naufragado 72 navios de diversas dimensões, muitos deles dando a terra na margem norte do Tejo, entre a Praia da Real Fundição e a Torre de Belém. Nenhum dos navios da Coroa se perdeu, por terem mais vigilância, mas sofreram bastantes danos<sup>518</sup>. Notícias de mais danos noutros pontos do país, incluindo em Ponta Delgada, foram sendo conhecidos nos dias subsequentes<sup>519</sup>. Em Lisboa, a perda dos navios foi particularmente gravosa, porque vários dos que se perderam já se encontravam carregados e prontos para seguirem para os domínios ultramarinos, nomeadamente para: Baía, Rio de Janeiro, Pernambuco, Angola e Costa da Mina<sup>520</sup>. Entre os navios estrangeiros que se encontravam no porto, sabe-se que 35 navios ingleses ficaram danificados e sete perderam-se. Os franceses e os neerlandeses tiveram danos em três navios cada<sup>521</sup>.

Em Maio de 1725 entrou em Lisboa uma esquadra neerlandesa de cinco navios de guerra, que tinha como missão combater a pirataria ao largo das águas ao largo de Argel, mas também nas proximidades da costa portuguesa. Contudo, até aquele momento, apenas tinham travado combate com um navio corsário<sup>522</sup>. Apesar da presença dessa força, em Abril um navio norte africano posicionou-se ao largo de Caminha, com o objectivo de fazer cativos. Porém, o fogo da fortaleza da Ínsua, fez com que se retirasse sem alcançar os seus propósitos. Entretanto, do Brasil, chegavam notícias que a presença constante de

<sup>515</sup> **Gazeta de Lisboa**, 7 Setembro 1724.

<sup>516</sup> **Gazeta de Lisboa**, 14 Setembro 1724.

<sup>517</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.91.

<sup>518</sup> **Gazeta de Lisboa**, 23 Novembro 1724.

<sup>519</sup> **Gazeta de Lisboa**, 30 Novembro 1724.

<sup>520</sup> **Gazeta de Lisboa**, 7 Dezembro 1724.

<sup>521</sup> **Gazeta de Lisboa**, 14 Dezembro 1724.

<sup>522</sup> **Gazeta de Lisboa**, 17 Maio 1725.

navios a patrulhar a costa, estavam a conseguir manter a zona livre de navios corsários<sup>523</sup>. Contudo, os corsários do Norte de África mantinham-se activos, pois levaram um navio espanhol, que vinha das Américas, a refugiar-se no porto da cidade de Faro<sup>524</sup>. Talvez por haver mais notícias da presença destes navios corsários, em meados de Julho larga de Lisboa a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas* com a missão de patrulhar a costa portuguesa<sup>525</sup>, onde ainda se mantinham os navios neerlandeses com a missão de “dar caça aos mouros”<sup>526</sup>.

No início do ano de 1726, as costas de Portugal voltaram a ser patrulhadas por navios portugueses e neerlandeses<sup>527</sup>, o mesmo acontecendo com as costas da Baía<sup>528</sup>. Contudo, os corsários de Argel continuavam a operar ao largo da costa, embora talvez com aparente menos sucesso, pois só surgem notícias de ataques nos últimos meses do ano, como os ocorridos no dia 5 de Dezembro, com a entrada em Lisboa de três navios saídos do Maranhão, que tinham escapado a dois navios argelinos, um com 50 e outro com 56 peças, graças à presença da nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória*. Possivelmente, estes seriam os mesmos navios corsários que a 29 Novembro, tinham capturado a galera *S. Catarina e Almas*, após três horas de combate<sup>529</sup>. Devido à presença destes navios corsários largou em Dezembro a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas*, novamente para patrulhar a costa do reino<sup>530</sup>.

Em finais de 1727, chegou a Lisboa a notícia que três naus mercantes que vinham na frota da Baía tinham arribado à Galiza. Duas delas chegaram com danos e algumas baixas depois de terem combatido dois navios de Argel, um com 36 e outro com 44 peças. Os navios corsários tinham sido avistados a 35 léguas das Berlengas, tendo pelejado durante cerca de oito horas seguidas. Durante a noite, e por já não ter munições, a tripulação de uma das naus abandonou o navio e passou para o outro navio português, tendo na manhã seguinte o navio sido abordado pelos norte africanos, depois de estes se aperceberem que se encontrava abandonado. Entretanto a nau de guerra *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampedusa*, julgando que os três navios eram os que estavam em falta da frota da Baía aproximou-se deles, tendo conseguido recapturar o navio português depois de se aperceber da situação aflitiva em que se encontrava. Posteriormente, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória* voltou a combater durante três horas contra dois navios de Argel, que seriam porventura os mesmos, mas não os conseguiu seguir devido às avarias que sofreu no aparelho véllico e mastreação<sup>531</sup>.

<sup>523</sup> **Gazeta de Lisboa**, 24 Maio 1725.

<sup>524</sup> **Gazeta de Lisboa**, 5 Julho 1725.

<sup>525</sup> **Gazeta de Lisboa**, 19 Julho 1725.

<sup>526</sup> **Gazeta de Lisboa**, 1 Novembro 1725.

<sup>527</sup> **Gazeta de Lisboa**, 21 Março 1726.

<sup>528</sup> **Gazeta de Lisboa**, 11 Julho 1726.

<sup>529</sup> **Gazeta de Lisboa**, 5 Dezembro 1726.

<sup>530</sup> **Gazeta de Lisboa**, 12 Dezembro 1726.

<sup>531</sup> **Gazeta de Lisboa**, 8 Janeiro 1728.

Em Julho de 1728 entrou em Lisboa a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Oliveira*, vinda de Macau e após ter feito escala no Rio de Janeiro. Este navio, já perto da costa de Portugal tinha combatido contra seis fragatas de Argel, uma com 40 peças e as restantes com 50 a 56 peças. Após um duro combate a nau tinha conseguido refugiar-se sob a fortaleza de Peniche, que lhe deu protecção. Entretanto, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampedusa* que estava a correr a costa, ao saber da situação dirigiu-se, de imediato, para ali, mas não conseguiu dar caça aos corsários, por estes se terem afastado à sua aproximação. Os dois navios portugueses acabaram por entrar em Lisboa, tendo a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampedusa* voltado a sair, agora acompanhada da nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Atalaia*, que se tinha aprontado em 24 horas, com a missão de dar caça aos navios de Argel<sup>532</sup>.

No Verão de 1731, para além de uma esquadra espanhola que fundeu na baía de Lagos, composta por seis navios de guerra, e que estava em perseguição a oito navios mouros que se sabia terem atravessado o Estreito, encontravam-se também no mar a Sul do Algarve dois navios de guerra da Ordem de Malta, um deles com 84 peças<sup>533</sup>. A presença destas forças estrangeiras, em que se incluíam vários navios de guerra neerlandeses que tinham como missão patrulhar a costa de África, no combate às acções dos corsários de Salé<sup>534</sup>, somadas à de vários navios de guerra portugueses, terão contribuído para que não tivessem ocorrido quaisquer interacções com navios corsários. Destes anos, apenas nos chegou a informação que, a 23 de Novembro de 1733, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampedusa* entrou em Lisboa com dois navios ingleses, que vinham da pesca do bacalhau, e que tinham sido capturados, por alturas da cidade do Porto por um navio de Salé<sup>535</sup>.

No ano seguinte, apesar da costa de Portugal ter sido patrulhada por duas naus portuguesas, foi um navio de guerra holandês que conseguiu recapturar um navio português, o *Santa Família*, que tinha sido anteriormente apresado em viagem de S. Miguel para Lisboa, e que tinha sido armado para o corso<sup>536</sup>. De 1735 não há indicação da ocorrência de actividades de navios corsários, possivelmente porque os neerlandeses conduziram durante o Verão um apertado bloqueio aos portos de Salé e Tânger, não permitindo a saída de nenhum navio para o mar<sup>537</sup>. Contudo, no ano imediato, já corria a informação que a costa do Algarve estava infestada de mouros, e que estavam bastante activos, principalmente na captura de pessoas de embarcações miúdas<sup>538</sup>. Esta pressão realizada pelas marinhas europeias poderá ser a justificação para as escassas notícias sobre as actividades de navios corsários do Norte de África no Atlântico nos anos subsequentes.

<sup>532</sup> **Gazeta de Lisboa**, 8 Julho 1728.

<sup>533</sup> **Gazeta de Lisboa**, 17 Julho 1731.

<sup>534</sup> **Gazeta de Lisboa**, 2 Agosto 1733.

<sup>535</sup> **Gazeta de Lisboa**, 26 Novembro 1733.

<sup>536</sup> **Gazeta de Lisboa**, 6 Maio 1734.

<sup>537</sup> **Gazeta de Lisboa**, 13 Outubro 1735.

<sup>538</sup> **Gazeta de Lisboa**, 1 Novembro 1736.

Assim, só em Julho de 1738 é que surge uma nova notícia da presença de corsários turcos, neste caso atacando uma caravela que navegava entre a Galiza e Setúbal. O facto de o mestre da caravela a ter encalhado na zona de Esmoriz e de ter havido uma pronta resposta das gentes de terra, não só salvou os infelizes marinheiros como, também, permitiu a captura de vários dos atacantes<sup>539</sup>. Curiosamente, é nesse mesmo ano que surge a notícia da retirada dos meios navais ingleses da zona do Estreito de Gibraltar, o que poderá ter originado algum ressurgimento de corsários na costa do Algarve<sup>540</sup>. No entanto, aparentemente os navios neerlandeses mantiveram-se em patrulha na costa de Portugal tendo, em 1739, capturado um navio de Salé, que tinha sido, por sua vez, capturado por dois outros corsários entre Finisterra e as Berlengas<sup>541</sup>. Ainda nesse verão a nau de guerra *N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup>. da Lampedusa*<sup>542</sup> vai entrar em Lisboa após ter capturado uma gabarra<sup>543</sup> de Argel, com 73 homens, que tinha como arrais Acha Muçá, “um dos mais valerosos e ricos corsários de Argel”. Este corsário já tinha chegado a comandar um navio de 40 peças e capturado muitos navios cristãos<sup>544</sup>.

Apesar de não ter sido possível consultar todos os anos da *Gazeta de Lisboa* até 1748, a próxima notícia sobre incidentes com navios corsários do Norte de África ocorre em Outubro, quando surgem notícias de que corsários de Barbária continuavam a “insultar” os pescadores portugueses, obrigando ao envio de naus de guerra para patrulhar a costa<sup>545</sup>. Mas, a actividade dos corsários mantinha-se e, logo no início de Janeiro de 1750, chega a Lisboa a notícia de um navio da cidade do Porto ter sido capturado, na viagem para o Brasil, ao largo das Canárias<sup>546</sup>. À semelhança de outros anos, naus de guerra foram correr a costa<sup>547</sup>, contudo, apesar da presença desses navios no mar, em finais de Julho, um navio que regressava do Brasil avistou ao largo das Berlengas duas embarcações, sendo que uma delas era uma embarcação apresada. A outra era um xaveco argelino, com cerca de 300 homens a bordo, número que se nos afigura excessivo, o qual ainda tentou abordar o navio português, sem sucesso e com grandes baixas<sup>548</sup>. Contudo, como a situação não apresentava melhorias, em especial nas costas do Algarve, o Monarca português ordenou que fosse montada uma armadilha, utilizando um xaveco e mais algumas embarcações miúdas, armadas em guerra, de modo a evitar que continuassem a ocorrer as incursões de

<sup>539</sup> **Gazeta de Lisboa**, 11 Julho 1738.

<sup>540</sup> **Gazeta de Lisboa**, 7 Agosto 1738.

<sup>541</sup> **Gazeta de Lisboa**, 25 Junho 1739.

<sup>542</sup> **Gazeta de Lisboa**, 30 Julho 1739.

<sup>543</sup> Embarcação de carga. LEITÃO, Humberto, *op. cit.*, p.280.

<sup>544</sup> **Gazeta de Lisboa**, 24 Setembro 1739.

<sup>545</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 9 Outubro 1749 e de 30 Outubro 1749.

<sup>546</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 12 Fevereiro 1750.

<sup>547</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 25 Junho 1750.

<sup>548</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 30 Junho 1750.

navios corsários contra as povoações ribeirinhas<sup>549</sup>. Não foi possível, no entanto, apurar se este expediente terá resultado.

Em 1751, para além da utilização dos habituais navios de guerra da Coroa para correr a costa e “dar caça aos corsários da Barbaria”<sup>550</sup>, foi lançado ao mar um xaveco de 30 peças para ajudar nessa missão<sup>551</sup>. Apesar deste esforço, ainda antes do final do ano, foi recebida em Lisboa a notícia que nos Açores navegava uma esquadra de corsários de Argel, composta por um navio de guerra e quatro xavecos, comandados pelo corsário Hagi Osman. De imediato foram enviadas duas naus, um navio corsário português<sup>552</sup> e um xaveco para “afugentá-los ao menos dos nossos mares”<sup>553</sup>. Não encontramos quaisquer notícias relacionadas com as possíveis acções desta força, para além de em meados de Setembro, um híate<sup>554</sup> português, em viagem de Cádis para o Porto, ter sido atacado por um xaveco de Salé que, por quatro vezes, o tentou abordar sem sucesso, acabando por se retirar<sup>555</sup>. Possivelmente após chegar essa e outras informações que alguns xavecos de corsários andavam cruzando ao largo da cidade do Porto e de Lisboa, de imediato foram aprontadas e enviadas para a zona duas naus de guerra, que aproveitaram para escoltar os navios que, oriundos do Brasil, se dirigiam a Lisboa e aos portos do Norte de Portugal<sup>556</sup>.

Para o ano de 1753 surge-nos um relato muito curioso da actuação de um navio armado no corso, o *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Estrela*, que seguiu até ao porto de Bissau, onde actuou não contra inimigos europeus no mar, mas antes contra as populações indígenas em terra. Muito provavelmente, esta acção será algo inédita nos anais da nossa história marítima<sup>557</sup>. Curiosamente, Marques Esparteiro identifica o navio deste episódio como sendo a fragata de guerra com o mesmo nome<sup>558</sup>.

No ano seguinte, 1754, apesar de haver vários navios a “correr a costa”<sup>559</sup>, em Agosto, três caravelas portuguesas em trânsito de Viana do Castelo para Lisboa, são interceptadas por cinco navios mouriscos. Após várias horas de combate, e já com baixas e danos, as caravelas acabam por ser socorridas por um navio que vinha de Pernambuco. Mesmo com esse reforço, os piratas voltaram a atacar durante a noite, novamente sem sucesso, apesar

<sup>549</sup> **Gazeta de Lisboa**, 1 Setembro 1750.

<sup>550</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, pp.4-5.

<sup>551</sup> *Id. ibidem*, p.6.

<sup>552</sup> Da leitura da diversa documentação da época, percebe-se que não se trata de um tipo de navio específico, mas antes de um navio português que se dedicava também ao corso.

<sup>553</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, *op. cit.*, pp.13-14.

<sup>554</sup> Navio latino com dois mastros, com um latino quadrangular em cada mastro. LEITÃO, Humberto, *op. cit.*, p.305.

<sup>555</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.169.

<sup>556</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, *op. cit.*, p.20.

<sup>557</sup> ARAÚJO, António José da Costa - *Nova relação da viagem que fez o corsário de guerra N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Estrela, para Cacheu, e derrota que seguiu ao porto de Bissau, capitulações de paz que alí fizemos com o Gentio e combate que depois tivemos*, pp.89-102.

<sup>558</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.194.

<sup>559</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.195.

de uma das caravelas se ter perdido por bater numa rocha, possivelmente nas Berlengas, já depois de aqueles terem retirado<sup>560</sup>. Em Setembro havia notícias, mais uma vez, que as costas do Norte de Portugal estavam a ser alvo de “visitas” frequentes dos corsários do Norte de África<sup>561</sup>. No final de 1755 foi por eles capturado um navio mercante que regressava do Maranhão<sup>562</sup>.

Nos anos que se seguiram ao terrível terramoto de 1 de Novembro de 1755 não surgem quaisquer notícias de corsários. Não sabemos a causa concreta desta situação, mas também não será de estranhar que o *tsunami* que atingiu Lisboa tenha igualmente afectado as cidades costeiras do Norte de África, destruindo navios e pessoas. Como quer que fosse, a primeira notícia após esse terrível evento ocorre em 1762, e é referente às actividades dos navios da Armada portuguesa e não a interacções com navios corsários. Efectivamente, em meados de Agosto surge a notícia que teria seguido para a zona das Canárias uma força naval portuguesa, que incluía a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Atalaia*. Estes navios tinham instruções para permanecer na área durante 12 a 15 dias, findos os quais podiam regressar ao Tejo, caso não estabelecessem contacto. Esta força de escolta terá entrado no Tejo em finais de Setembro de 1762, mas não nos chegou qualquer informação sobre o sucesso da sua missão<sup>563</sup>. Ainda no mês de Novembro uma outra força portuguesa, composta pelas naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Brotas* e pela *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Natividade*, acompanhadas pela fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França*, largou de Lisboa em missão contra navios corsários franceses cuja presença tinha sido reportada ao largo da costa portuguesa. Estes navios só regressaram a Lisboa no dia de Natal, não havendo registo de terem encontrado qualquer adversário<sup>564</sup>.

Entre 1760 e 1780 temos diversas notícias que a presença de navios corsários se mantinha, em especial na costa do Algarve, sendo sugerido o reforço da nau e da fragata que já patrulhavam a zona, com mais algumas embarcações “armadas em guerra”<sup>565</sup>. Talvez por esta razão, os comerciantes da cidade do Porto vão pedir ao rei D. José, em 1761, que os autorizasse a construir, na Ribeiro do Ouro, duas fragatas de 24 e 30 peças, para efectuarem a escolta dos navios entre o Porto e Lisboa e no regresso. Este pedido foi aceite, na condição de os navios serem armados com 30 e 36 peças, devendo os planos ser enviados pelo Arsenal de Marinha, em Lisboa. Ainda neste âmbito, e de modo a garantir as guarnições, foi criada na cidade do Porto uma estrutura para a formação académica dos oficiais que iriam guarnecer estes navios, paga pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. A primeira fragata foi chamada *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Guia*, com 40 peças, e ficou pronta em 1763; dois anos depois ficou pronta a *S. João Baptista*. Em 1764 foi lançada à água mais

<sup>560</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.172.

<sup>561</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, *op. cit.*, p.43.

<sup>562</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.200.

<sup>563</sup> *Id.*, *ibidem*, p.201.

<sup>564</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Fragatas, Parte III, Vol. II**, p.16.

<sup>565</sup> AHU CU Reino, Cx. 33, pasta 10. Coimbra – 1783, Maio, 17.

uma fragata de 44 peças, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça*, a que se seguiu, em 1769, mais uma fragata neste contexto, a última, igualmente denominada de *S. João Baptista*, que substituiu a anterior, com o mesmo nome, que se afundara em 1768<sup>566</sup>.

Destes navios, há a realçar, para além das missões de correr a costa que eram realizadas logo na viagem inaugural e que serviam para adestramento das guarnições<sup>567</sup>, a acção da fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré* que, em Outubro de 1769, terá capturado uma fragata de Salé<sup>568</sup>. O mesmo navio, no Verão seguinte largou para “fazer corso” na costa do Algarve, na boca do Estreito e na barra de Salé. Ou seja, foi com a missão de atacar a navegação do Norte de África que encontrasse nas mencionadas áreas<sup>569</sup>. Entretanto, já perto do final desse mesmo ano a fragata *S. João Baptista* terá capturado uma galera corsária<sup>570</sup>. Este navio esteve outra vez em destaque no ano seguinte, quando em Setembro de 1771, entrou em Lisboa com uma fragata de Salé apresada ao largo do Cabo da Roca<sup>571</sup>.

A 15 de Agosto de 1773, sabemos que a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré* deu escolta a vários navios com destino ao Brasil e andou à procura de dois xavecos de Argel que teriam saído do Estreito. Curiosamente, as instruções também referiam que caso encontrasse navios de Marrocos, estes deveriam ser tratados com toda a “civilidade”, pois Portugal tinha estabelecido tréguas com o regente dessa zona<sup>572</sup>. Os anos seguintes são aparentemente calmos ou, pelo menos, não surgem notícias, até ao final de Agosto de 1778, quando navios argelinos capturaram várias embarcações mesmo ao largo de Lisboa<sup>573</sup>. Por esta razão, largou imediatamente de Lisboa uma nau para correr a costa do Algarve<sup>574</sup> e a fragata *S. João Baptista* foi aprontada para Guarda-costa, tendo permanecido no mar até Outubro desse mesmo ano<sup>575</sup>.

Com o Atlântico em guerra, nomeadamente devido à Guerra da Independência dos Estados Unidos e, posteriormente, ao conflito entre ingleses e franceses, naturalmente que começam a multiplicar-se situações potencialmente embaraçosas para Portugal, que desejava manter-se neutral. Estas situações, apesar da melhoria das capacidades da Marinha portuguesa, ocorriam mesmo a nível europeu, à semelhança do caso da batalha de Lagos ocorrida em 1759, numa altura em que o reino não possuía meios suficientes para garantir ou fazer respeitar completamente os interesses nacionais no mar. Efectivamente, tanto os

<sup>566</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **O Arsenal da Ribeira do Ouro**, pp.11-12.

<sup>567</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.27.

<sup>568</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.39-40.

<sup>569</sup> *Id.*, *ibidem*, p.47.

<sup>570</sup> *Id.*, *ibidem*, p.54.

<sup>571</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.55-56.

<sup>572</sup> *Id.*, *ibidem*, p.48.

<sup>573</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, *op. cit.*, p.96.

<sup>574</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 28 Agosto 1778.

<sup>575</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.56.

navios corsários como os das marinhas dos países beligerantes actuavam contra a navegação portuguesa ou em águas nacionais, sem respeitar as regras internacionais em vigor. Essas acções chegavam, inclusivamente, a pôr em risco o precário equilíbrio que existia na Corte de Lisboa, cujas afinidades alternavam entre anglófonos ou francófonos.

Entre os comportamentos que colocaram a posição de neutralidade de Portugal em risco, destacam-se, ainda nesse mesmo ano de 1778, a captura de uma corveta portuguesa por um corsário em comissão dos Estados Unidos, quando aquela se encontrava em rota do Brasil para o Faial. No entanto, os tribunais americanos não a consideraram “boa presa”<sup>576</sup>. Ainda antes do final do mês de Agosto, a nau de guerra portuguesa *N.º Sr.º de Belém* avistou a cerca de 60 milhas ao largo de Lisboa, dois navios a perseguir um terceiro, que julgou ser português. Por essa razão a nau aproximou-se e afastou os perseguidores, só se tendo apercebido nesse momento que os atacantes eram ingleses e a vítima era neerlandesa, com uma carga de tabaco para França<sup>577</sup>.

Para além disso, mantinha-se a prática por parte dos navios britânicos de entrar em Lisboa com os navios que apresavam, apesar dos constrangimentos diplomáticos que tais acções colocavam a Portugal. Foi o que ocorreu, por exemplo, em 1778, quando a fragata britânica *HMS Pelican* entrou em Lisboa com um navio sueco apresado<sup>578</sup>. No Algarve, no início de Setembro desse mesmo ano, uma outra fragata inglesa capturou um navio americano que, ao tentar refugiar-se em Faro, encalhou na dita “barra pequena”<sup>579</sup>. Em Novembro de 1779, a chalupa corsária inglesa *Resolution* entrou em Lisboa com um galeão[sic] espanhol, que tinha sido capturado pela fragata da mesma nação *Hussar*. O factor agravante nesta situação resultou de o navio espanhol ter sido capturado na ilha do Faial, onde tinha arribado devido a um forte temporal e de ter ficado sem a mastreação<sup>580</sup>. No ano seguinte, entra em Setúbal um navio corsário inglês, com a sua presa espanhola, devido ao mau tempo<sup>581</sup>.

Por vezes a aliança entre Portugal e Inglaterra era testada ao limite. Assim sucedeu em Fevereiro de 1780 com a entrada em Setúbal de um navio dinamarquês, apresado por um navio corsário inglês<sup>582</sup>, situação que se repetiu em finais do mês de Março, quando entraram em Lisboa mais dois navios espanhóis capturados pelos ingleses na zona do Cabo de S. Vicente, sendo que um deles andava também ao corso<sup>583</sup>. Contudo, o derradeiro teste ocorreu nessa Primavera de 1780, quando a nau de guerra *N.º Sr.º do Bom Sucesso* largou de

<sup>576</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, *op. cit.*, pp.104-105.

<sup>577</sup> **Gazeta de Lisboa**, 15 Setembro 1778.

<sup>578</sup> AHU CU Reino, Cx. 32, pasta 14, 1778, Outubro, 10, [Lisboa].

<sup>579</sup> **Gazeta de Lisboa**, 7 Dezembro 1779.

<sup>580</sup> **Gazeta de Lisboa**, 30 Novembro 1779.

<sup>581</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 21 Janeiro 1780.

<sup>582</sup> AHU CU Reino, Cx. 297, pasta 73, 1780, Fevereiro, 28, [Lisboa],

<sup>583</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 31 Março 1780.

Lisboa para o Faial, nos Açores, para embarcar a carga do galeão espanhol *Bom Conselho*, que estava avaliada em seis milhões de cruzados. A presença de tão grande fortuna atraiu vários navios corsários, um com 40 peças e os outros três com 20, ingleses sobretudo, que se posicionaram ao largo enquanto a nau embarcava a carga referida. Ainda antes da nau portuguesa largar surgiu mais um navio inglês de 70 peças e um outro de 20. Apesar da presença de tantos potencias assaltantes, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso* largou a 10 de Maio, passando pelos navios ingleses sem ser importunada. Já a alguma distância do Faial, surgiu uma nova fragata britânica, que fez menção de enviar um escaler ao navio português, tendo este prosseguido viagem sem ser incomodado, após o que acabou por entrar no Tejo, a 17 de Maio, com a sua preciosa carga intacta nos porões<sup>584</sup>.

Em 1793 um novo episódio lesivo da soberania portuguesa teve lugar, com a fragata inglesa HMS *Aurora* a capturar a escuna espanhola *San Bras* junto à fortaleza de Caminha, ou seja, bem dentro das águas nacionais. Para agravar ainda mais a sua actuação, acabou por levar o navio apresado para Lisboa<sup>585</sup>.

Entretanto, o ano de 1780 havia ficado marcado por um episódio brutal, muito pouco habitual na costa portuguesa, dado o elevado grau de violência de que se revestiu. Em Junho desse ano a tripulação e os passageiros de um navio sueco foram todos barbaramente chacinados por um grupo de portugueses e espanhóis, acabando o navio por encalhar perto do Cabo Espichel<sup>586</sup>. Os atacantes terão sido capturados e, um ano depois, três deles foram executados em praça pública, após terem sido levados para o local de execução arrastados por cavalos. As cabeças foram separadas dos corpos e colocadas em postes em locais junto ao rio, até o tempo as consumirem. Segundo a *Gazeta de Lisboa*, tratou-se de um “adequado meio de infundir o temor do castigo, que tanta maldade estava exigindo da Justiça”<sup>587</sup>.

No ano seguinte, apesar de Portugal continua a manter vários navios a patrulhar a costa, alguns navios de comerciantes da cidade do Porto foram capturados por corsários, mas, desta vez, espanhóis<sup>588</sup>. Em Setembro de 1781 há notícia da entrada em Lisboa de dois navios de guerra neerlandeses que andavam ao corso<sup>589</sup>.

Apesar de as anteriores referências a acções de corso e pirataria serem quase exclusivamente referentes a navios europeus, as actividades dos corsários do Norte de África terão continuado, contribuindo para a reactivação da Esquadra do Estreito. Segundo alguns autores, esta teria sido reactivada em 1765, mas só em 1783 é que surge a primeira referência de uma força portuguesa a patrulhar com maior intensidade a zona do Algarve e do Estreito de

<sup>584</sup> ESPARTEIRO, António Marques - *Três séculos no mar. Naus e navetas, Parte II, Vol. V*, pp.13-14.

<sup>585</sup> PEREIRA, José Rodrigues - *Campanhas Navais. 1793-1807*, vol. I, p.40.

<sup>586</sup> *Suplemento da Gazeta de Lisboa*, 9 Junho 1780.

<sup>587</sup> *Suplemento da Gazeta de Lisboa*, 17 Agosto 1781.

<sup>588</sup> AHU CU Reino, Cx. 220, pasta 39, 1781, Dezembro, 11, Lisboa.

<sup>589</sup> *Gazeta de Lisboa*, 11 Setembro 1781. Aqui pode surgir a dúvida se andavam efectivamente ao corso ou em missão contra o corso.

Gibraltar. Esta esquadra deveria, em conserva, patrulhar a zona do Estreito, com a missão de “segurar a navegação portuguesa” e “limpar os mares adjacentes a Portugal de navios de Argel e outros piratas europeus”, pois segundo o Governador do “Reino do Algarve” estes perturbavam o nosso comércio marítimo<sup>590</sup>. Esta primeira missão terá corrido sem sobresaltos e sem terem sido encontrados navios corsários<sup>591</sup>.

Contudo, os corsários do Norte de África também actuavam contra navios de outras nações, nomeadamente contra a navegação espanhola, o que leva este reino a realizar um ataque contra Argel. Esta operação realizou-se em Junho de 1784, e contou com a participação de uma força portuguesa, composta por duas naus – a *Santo António* e *S. José* e a *N.º Sr.º do Bom Sucesso*<sup>592</sup> – acompanhadas por duas fragatas, sob o comando de Bernardo Ramirez Esquível<sup>593</sup>. Apesar dessa incursão, detalhada noutro local deste estudo, no ano seguinte, corsários do Norte de África continuaram os seus ataques não só no Mediterrâneo, mas também no Algarve<sup>594</sup>. Possivelmente por esta razão, em 1785, as fragatas *Tritão* e a *Cisne*<sup>595</sup> permaneceram em missão de Guarda-costa<sup>596</sup> até ao dia 25 de Dezembro<sup>597</sup>, dando caça aos corsários que infestavam a costa<sup>598</sup>.

Importa realçar que em Junho desse ano tinha sido estabelecida a paz entre Argel e Tunes com Espanha, o que deveria ter contribuído para o fim da pirataria da Barbária e do comércio de escravos no Mediterrâneo ocidental, pelo menos até às Guerras Napoleónicas. Contudo, como veremos, tal não ocorreu no Atlântico.

Assim, o mês de Abril de 1786 terá sido um mês com condições meteorológicas adversas, o que atrasou a largada de muitos dos navios, incluindo as habituais frotas para o Brasil. Apesar desse atraso, no início de Maio largou de Lisboa uma esquadra composta pela nau de guerra *N.º Sr.º do Bom Sucesso* e as fragatas *Princesa do Brasil*<sup>599</sup> e a *Cisne*<sup>600</sup>, com a missão não só de realizar diversas escoltas, mas também de patrulhar a entrada do Estreito, em especial a zona entre o cabo Espartel e o cabo Trafalgar<sup>601</sup>. Mais uma vez esta missão se prolongou pelo Inverno dentro<sup>602</sup>. Neste período há a destacar a acção que a fragata *Tritão* empreendeu contra um xaveco argelino, de 16 peças, na zona de Gibraltar. Na perseguição

<sup>590</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.15.

<sup>591</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.52.

<sup>592</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.17.

<sup>593</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 24 Setembro 1784.

<sup>594</sup> AHU CU Reino, Cx. 368 A, pasta 6. Faro, 1785, Julho, 15.

<sup>595</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 19 Setembro 1785.

<sup>596</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.114.

<sup>597</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 30 Dezembro 1785.

<sup>598</sup> *Idem, ibidem*, p.114.

<sup>599</sup> **Gazeta de Lisboa**, 9 Maio 1786.

<sup>600</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 5 Maio 1786.

<sup>601</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.78.

<sup>602</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 1 Dezembro 1786.

com troca de tiros realizada pelo navio português, o navio argelino, ao perceber que não conseguia escapar, acabou por encalhar perto de Gibraltar, fugindo a tripulação por lancha para terra. Porque em Argel grassava a peste, os portugueses acabaram por lançar fogo à embarcação, numa acção louvada pelos ingleses, que assistiram ao episódio a partir de Gibraltar<sup>603</sup>. Importa referir que, estando os ingleses em paz com as nações do Norte de África, os seus navios podiam praticar, por exemplo, o porto de Gibraltar, ficando, deste modo fora do alcance das outras nações, mesmo de Portugal, que, ao contrário dos ingleses, respeitava os domínios da Grã-Bretanha.

No ano seguinte, a zona do Estreito foi patrulhada pela nau *N.º Sr.º do Monte do Carmo*, habitualmente referida apenas como a *Medusa*, acompanhada das fragatas *Cisne* e a *S. João Baptista*, e os cúteres *Coroa* e *União*, que largaram de Lisboa em Março de 1787<sup>604</sup>. Estes navios seguiram para a zona de Gibraltar, mas foram fustigados por vários temporais, tendo a nau *Medusa* ficado muito danificada e a *Cisne*<sup>605</sup> encalhada na zona de Algeciras. Apesar desta última ter conseguido libertar-se, de imediato foram preparados novos meios navais para os substituir<sup>606</sup>.

Apesar deste contratempo, as forças portuguesas ainda destruíram dois dos quatro xavecos argelinos que navegavam perto da baía de Argel<sup>607</sup>. Perseguidos por dois navios portugueses, dois xavecos fugiram e os outros dois preferiram varar em terra, acabando por ser destruídos pela ondulação. Esta acção foi realizada pela nau *N.º Sr.º do Bom Sucesso* e pelo cúter *União*<sup>608</sup>. Pela primeira vez surge a informação que a fragata *S. João Baptista* e o cúter *União* tiveram de ficar de quarentena à chegada a Lisboa<sup>609</sup>. Apesar deste esforço na zona do Estreito, são também mantidos meios em patrulha na costa Atlântica<sup>610</sup>. Importa referir que, apesar da cooperação que existia entre Portugal e Espanha, os navios corsários ingleses continuavam a entrar em Lisboa com os navios espanhóis que capturavam, o que provocava algum atrito entre as duas coroas ibéricas<sup>611</sup>.

No Verão de 1788, há a destacar o encalhe na praia de Santos, sem grandes consequências, da fragata *Golfinho*, quando esta entrava no Tejo em Setembro<sup>612</sup>, no regresso de vários meses em patrulha na zona do Estreito<sup>613</sup>. Entretanto, alguns dos navios que ficaram em operações no Estreito, vão, inclusivamente, patrulhar já dentro do Mediterrâneo, pois teriam

<sup>603</sup> **Gazeta de Lisboa**, 19 Setembro e 2º Suplemento da **Gazeta de Lisboa**, 23 Setembro 1786.

<sup>604</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 13 Março 1787.

<sup>605</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 1 Junho 1787.

<sup>606</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 27 Abril 1787.

<sup>607</sup> **Gazeta de Lisboa**, 3 Julho 1787.

<sup>608</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 13 Julho 1787.

<sup>609</sup> 2º **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 21 Julho 1787.

<sup>610</sup> **Gazeta de Lisboa**, 14 Agosto 1787.

<sup>611</sup> AHU CU Reino, Cx. 125, pasta 50, 1787, Agosto, 14, Lisboa.

<sup>612</sup> **Gazeta de Lisboa**, 9 Setembro 1788.

<sup>613</sup> **Gazeta de Lisboa**, 15 Abril 1788.

aparecido alguns navios corsários de Argel na zona do Cabo da Gata. Os últimos navios empenhados nessa missão regressaram a Lisboa separadamente e só a partir de meados de Novembro<sup>614</sup> devido às condições climatéricas adversas<sup>615</sup>.

Nos inícios de Abril do ano seguinte, 1789, largou de Lisboa a fragata *Golfinho*, para “correr a costa”<sup>616</sup>, tendo voltado a entrar o Tejo em meados de Maio<sup>617</sup>, altura em que largou uma numerosa Esquadra de Guarda-costa, composta pela nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*, as fragatas *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória e Minerva*, normalmente referida apenas pelo último nome, e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça*, ou, como era habitualmente referida, a *Fénix*, juntamente com os bergantins *Galgo*, *Lebre Grande* e o cúter *Coroa*. Antes de largarem os navios foram visitados pelos monarcas, acompanhados pelo ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro<sup>618</sup>. Durante esta missão, a *Fénix* capturou um bergantim francês, o *La Marechalle de Mailay*, por abordagem<sup>619</sup>.

Apesar da presença dessa força naval no mar, que possivelmente se posicionou mais na zona do Estreito, os negociantes do trigo vão, mesmo assim, solicitar a presença de um navio de guerra ao largo da costa da Metrópole, de modo a tentar evitar que os corsários franceses continuassem a apresá-las as embarcações portuguesas que navegavam a partir dos portos de África com cereais<sup>620</sup>. Exemplo disso foi o episódio que ocorreu nos inícios de Junho, quando o navio francês, o *Le Desir*, e o seu captor, de 26 peças, foram avistados pelos navios portugueses ao largo da costa de Argel, tendo o navio muçulmano abandonado a presa, refugiando-se junto à costa ao abrigo das fortalezas. Após algumas horas de troca de tiros, sem possibilidade de se acercarem do xaveco, face à pouca profundidade da água no local e à chegada de duas galeras e quatro lanchas de Argel, os portugueses acabaram por se retirar<sup>621</sup>. A 19 de Junho entrou em Lisboa o bergantim *Lebre* a escoltar o mencionado navio francês que tinha sido recuperado aos argelinos<sup>622</sup>.

No ano seguinte, a Esquadra do Estreito vai manter-se, quase sem interrupção, na zona do estreito durante os dois anos seguintes, havendo, naturalmente, uma rotação periódica dos navios. Assim, sabemos que os primeiros navios dessa força largaram de Lisboa em Maio de 1789<sup>623</sup> e só regressaram a Lisboa nos primeiros dias de 1791<sup>624</sup>. Entretanto, a 28 de Abril desse mesmo ano, largou de Lisboa uma força naval para render os navios que se encontrava

<sup>614</sup> **Gazeta de Lisboa**, 2 Dezembro 1788.

<sup>615</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.68-69.

<sup>616</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 3 Abril 1789.

<sup>617</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.139.

<sup>618</sup> **Gazeta de Lisboa**, 21 Abril 1789.

<sup>619</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Fragatas, Parte III, Vol. III**, pp.5-6.

<sup>620</sup> AHU CU Reino, Cx. 33, pasta 17. Ant. 1798, Agosto, 14.

<sup>621</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 20 Junho 1789.

<sup>622</sup> **Suplemento da Gazeta de Lisboa**, 19 Junho 1789.

<sup>623</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.6-7.

<sup>624</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.25-26.

em estação, que será o padrão das nossas Esquadras do Estreito: uma nau, a *Medusa*, algumas fragatas, neste caso as fragatas *Minerva*, *Tritão* e a *Cisne*, e alguns navios menores, neste caso os bergantins *Lebre*, *Falcão*, *Galgo* e *Voador*<sup>625</sup>. Nesse Verão, também se encontrava no mar uma armada de Argel, composta por duas fragatas, uma com 38 peças, e outra com 24, um xaveco grande de 30 peças e um bergantim de 14 peças, mas não chegou a ocorrer qualquer combate entre as duas forças<sup>626</sup>. Os navios que largaram em Abril do Tejo, só regressam nesse mês de Setembro<sup>627</sup>

A Esquadra do Estreito que esteve a operar no ano seguinte acabou por ser afectada pelo escorbuto, que atingiu muitos elementos das guarnições dos navios, até aos inícios de Novembro de 1792<sup>628</sup>. Mesmo assim, vai manter-se no mar durante todo o Inverno, ou seja, durante quase três anos seguidos<sup>629</sup>, o que foi um imenso esforço por parte da armada portuguesa.

Como é conhecido, a execução do rei Luís XVI em Janeiro de 1793, leva a Inglaterra e, por arrastamento, a Espanha a declarar guerra à França, sendo Portugal solicitado a apoiar a Inglaterra. Por esta razão, os navios portugueses passaram a ser também alvo de ataques por parte de navios corsários franceses em quase todos os mares, destacando-se as nossas costas, que foram palco privilegiado da intensa actividade de corsários franceses, praticamente até 1815. Por exemplo, o navio corsário *Esperance* capturou o bergantim *N.º Sr.ª da Conceição Soveral*, em rota de Setúbal para Cork, com um carregamento de sal. Nesse mesmo ano também o patacho *N.º Sr.ª do Rosário*, em rota do Porto para Amesterdão, foi capturado por um navio corsário francês, o *Sans Culottes* [sic]. Curiosamente, em ambos os casos, os navios portugueses foram posteriormente resgatados por fragatas inglesas<sup>630</sup>.

Este cenário de impunidade com que aliados e inimigos navegavam ao longo da costa de Portugal, e apesar de algumas medidas tomadas, levaram o Ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro, ainda em 1793, a solicitar que navios da *Royal Navy* reforçassem os meios de patrulha nacionais. Um número não especificado de navios-de-linha deveria reforçar uma força portuguesa composta por dois navios-de-linha, três fragatas, para além de outros navios menores, que poderiam não só patrulhar a costa de Portugal continental, como também as águas até aos Açores e Cabo Verde, passando, naturalmente, pela Madeira. Este pedido, no entanto, não terá sido aceite pelos britânicos<sup>631</sup>.

O que vai acontecer na realidade, é exactamente o oposto, através do envio de meios navais portugueses para colaborar com forças inglesas. Assim, logo em Março, largam de

<sup>625</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.153.

<sup>626</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **Os esquiveis, notáveis ofícias da Armada**, p.116.

<sup>627</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.38.

<sup>628</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.153.

<sup>629</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.40.

<sup>630</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, p.76.

<sup>631</sup> *Idem, ibidem*, pp.38-39.

Lisboa vários navios para reforçar a Esquadra do Estreito, que passa a ser composta pela nau *Medusa*, pelas fragatas *Princesa Carlota*, a *Vénus*, a *Princesa do Brasil* e a *Príncipe do Brasil*, o bergantim *Gaivota do Mar* e o cúter *Balão*. Esta força vai operar em colaboração com a esquadra britânica do Vice-almirante Samuel Hood, que se preparava para atacar o porto de Toulon, mantendo a missão de guardar o Estreito da passagem de corsários do Norte de África<sup>632</sup>. A correr a costa, no mês de Maio, ficou uma força comandada pelo Tenente-General Bernardo Ramires Esquível, que incluía a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso*. Este navio, juntamente com o cúter *Balão*, seguiu posteriormente para os mares dos Açores, onde não só recuperou um navio português que tinha sido apresado por um corsário francês, como também ainda deu escolta a vários navios espanhóis que regressavam das Américas, numa altura em que a França e a Espanha já estavam em guerra<sup>633</sup>.

Neste período, os navios das Frotas do Brasil ou da Carreira da Índia, só largavam de Lisboa sob escolta de um ou vários navios de guerra, que os acompanhavam, pelo menos, até à zona da Madeira, seguindo depois os navios escoltadores até aos mares dos Açores<sup>634</sup>. Na Primavera e no Verão de 1795 são vários os navios da Armada que se encontram no mar, quer a correr a costa, quer integrados na Esquadra do Estreito. Contudo, e apesar da numerosa presença destes meios navais, em Novembro desse ano a charrua *Santo António Poliphemo*, em rota de Lisboa para a Índia, após ter realizado algumas reparações no Brasil, é atacada pela fragata francesa *La Preneuse*. Capturada e tendo-lhe sido retirada a carga, face à coragem mostrada, foi permitido ao navio português prosseguir viagem<sup>635</sup>.

A intensa actividade dos meios navais portugueses continua no ano seguinte, sendo a Esquadra do Estreito reforçada com mais navios “destinados a impedir que os corsários argelinos viessem ao Oceano [Atlântico] perturbar o seu comércio e infestar os portos deste reino”. Para concretizar este objectivo, os navios portugueses deveriam entrar no Mediterrâneo e “fazer graves depredações sobre os argelinos”<sup>636</sup>. Adicionalmente, entre o Cabo de S. Vicente e Aiamonte, na demanda de corsários franceses, ficou uma esquadra composta pela nau *Conde D. Henrique*, a fragata *Cisne* e os bergantins *Diligente* e *Gaivota do Mar*. Estes navios só regressaram ao Tejo em finais de Outubro<sup>637</sup>, enquanto o resto da esquadra só regressou em Dezembro de 1796<sup>638</sup>.

Importa aqui referir que apesar de que neste período a Armada portuguesa se encontrar num novo máximo em termos do número de meios disponíveis, estes não eram os suficientes

<sup>632</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.54-55.

<sup>633</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.20.

<sup>634</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.56-57.

<sup>635</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.238-242.

<sup>636</sup> AFONSO, Jorge - **A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino**, pp.206-207.

<sup>637</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.121.

<sup>638</sup> SILVA, Jorge Moreira da - **O Almirante Marquês de Nisa: o Homem e o seu tempo**, p.66.

para responder a todas as solicitações. Possivelmente por esta razão, nestes últimos anos do século XVIII a Coroa voltou a armar e a dar cartas de corso a mercadores para que, pelo menos, estes preparam os doze navios civis para essa actividade<sup>639</sup>. No entanto, estes navios, muitos deles de armadores da cidade do Porto, para além das acções de corso, podiam manter como principal actividade o comércio, em especial na rota com os portos do Brasil. Precisamente em relação aos navios oriundos da cidade do Porto, é interessante verificar que entre 1756-1757 foram apenas registados três ataques por navios corsários, número que aumentou no período entre 1777 e 1783, para cerca de 30 acções, tendo quase duplicado para o período das Guerras Napoleónicas, com 56 casos<sup>640</sup>. Encontrando-se Portugal a ser pressionado pela França e pela Espanha, em particular após a assinatura do Tratado de Santo Ildefonso, a 20 de Setembro de 1796, o Conselho de Guerra publicou em Decreto que “os corsários das ditas potências beligerantes, nem as respectivas presas, não podiam ser admitidos nos portos portugueses, incluindo nos Domínios”, de modo a tentar evitar represálias<sup>641</sup>.

Esta pressão sobre a actividade marítima portuguesa já tinha começado no ano anterior, quando em Agosto de 1795, uma força naval francesa com seis navios-de-linha e três fragatas, que tinha capturado anteriormente vários navios ingleses nas proximidades de Gibraltar, se posicionou ao largo do Cabo da Roca, onde afundou doze navios mercantes portugueses, alguns dos quais regressavam do Brasil<sup>642</sup>. Esta força francesa, terá navegado posteriormente para o mar dos Açores em busca de novas presas<sup>643</sup>. Entretanto, em Junho desse ano de 1796, a fragata francesa *La Bombarde*, de 22 peças e com cerca de 100 homens de guarnição, acompanhada de dois bergantins de 14 peças cada um, capturaram ao largo da costa de Portugal a galera *Andorinha*, que vinha do Rio de Janeiro para Lisboa. Cerca de um mês depois, a 28 de Julho, capturaram uma outra galera portuguesa, a *Amável Maria*, agora em rota de Lisboa para Pernambuco. Depois deste apresamento, a força francesa dirigiu-se para o Brasil em busca de mais presas. Em Agosto desse mesmo ano tinham já capturado algumas embarcações miúdas ao largo das costas brasileiras, para além de terem feito algumas incursões a terra, embora sem grande sucesso<sup>644</sup>. Mais tarde, em Dezembro de 1796, uma fragata francesa capturou uma sumaca portuguesa ao largo do Brasil, mas esta acabou por conseguir escapar ao seu atacante<sup>645</sup>.

Logo em Janeiro de 1797, largam de Lisboa não apenas os 42 navios da frota do Brasil, escoltados por catorze navios da Coroa – seis naus, quatro fragatas e quatro bergantins – mas

<sup>639</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, pp.76-77.

<sup>640</sup> FERREIRA, Sérgio - **O corso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial portuense**, pp.237-268.

<sup>641</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, pp.335-6.

<sup>642</sup> CRUZ, Miguel Dantas da - **A neutralidade portuguesa na Europa da Revolução (1792-1807)**, p.27.

<sup>643</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, p.51.

<sup>644</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, *op. cit.*, pp.355-6.

<sup>645</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.245.

também uma esquadra inglesa, que tinha invernado em Lisboa, comandada pelo almirante inglês John Jervis. Esta esquadra britânica dirigiu-se para a zona do Cabo de S. Vicente para aguardar a chegada de outros navios da mesma nação que vinham de Inglaterra. Mais tarde, após a junção das duas forças, esta esquadra britânica irá confrontar uma esquadra espanhola, que tinha largado de Cartagena, na célebre batalha com o mesmo nome, mas que não teve participação portuguesa. A 5 de Fevereiro largou de Lisboa a Esquadra do Estreito, que neste ano era composta pela fragata *Tritão* e dois bergantins, o *Falcão* e o *Diligente*, sob o comando geral de um oficial inglês, Donald Campbell, que era, simultaneamente, comandante da fragata. Como foi referido, apesar da nossa Marinha não ter, oficialmente, participado no combate, a fragata *Tritão*, terá tido alguma participação, nomeadamente, quando rebocou o navio HMS *Captain*, comandado pelo então ainda apenas comandante Horácio Nelson, numa altura que estava a ser atacado por dois navios espanhóis, todos os três já desarvorados<sup>646</sup>.

No mar, e apesar das negociações que decorriam entre Portugal e França, os navios portugueses continuavam a apoiar, embora de forma discreta, a *Royal Navy*. Foi o que ocorreu em Fevereiro de 1797, com a fragata *Tritão*, curiosamente comandada por um oficial inglês, e os bergantins *Falcão* e *Diligente*. Nesse momento, quando os navios portugueses se encontravam abrigados de um temporal nas proximidades do Cabo de S. Vicente, juntou-se-lhes a esquadra inglesa do Almirante Lord Jarvis, que, devido ao mesmo temporal, se tinha visto obrigada a interromper o bloqueio a Cádis. As duas forças permaneceram abrigadas na zona do Cabo de S. Vicente até ao dia 13 de Fevereiro, altura em que o temporal finalmente lhes permitiu retornar às suas zonas de operação. Nessa mesma noite, um navio neutral informou o Capitão-de-fragata Donald Campbell, que comandava a *Tritão*, que tinha avistado nas proximidades uma grande força naval espanhola, que teria largado de Cádis. Apesar de, ao que tudo indica, não ter instruções para o fazer, a *Tritão* vai confirmar essa informação e, posteriormente, transmitir aos britânicos informações detalhadas da composição e da formação dos espanhóis.

A batalha, que vai ficar conhecida como a Batalha do Cabo de S. Vicente, vai ser travada no dia seguinte e vai resultar numa grande vitória inglesa, tendo o então ainda comandante Horatio Nelson, a bordo do HMS *Captain*, capturado, sozinho, os navios espanhóis *San Nicolao*, de 80 peças, o *San Jose* e o *Salvador del Mundo*, ambos de 112 peças. Apesar desta derrota, a força espanhola cumpre o seu objectivo principal de escoltar até Cádis três navios que regressavam da América latina, com os seus porões certamente cheios de riquezas. No decorrer da batalha, a fragata *Tritão*, apesar de não ter participado de forma activa no combate, manteve-se nas proximidades do mesmo, acabando mesmo por ser atingida por duas bordadas de artilharia sucessivas disparadas por um navio de linha espanhol. É muito provável que este episódio tenha ocorrido quando a

<sup>646</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.219-222.

*Tritão* prestou auxílio ao HMS *Captain*, numa altura em que se encontrava cercado por vários navios espanhóis e, também ele, desarvorado. Efectivamente, Campbell terá colocado na água os seus escalerres, que deram reboque ao navio de Nelson<sup>647</sup>.

Entretanto, a fragata *Princesa Carlota*, que tinha largado de Lisboa a escoltar um comboio até ao Porto, teve de arribar a Vigo devido ao mau tempo. Durante a permanência no mencionado porto espanhol, foi informada que se encontrava ao largo uma fragata francesa. Apesar de várias tentativas no sentido de se fazer ao largo para a defrontar, ventos contrários impediram a sua manobra. Por terem surgido dúvidas quanto ao comportamento do comandante da fragata portuguesa, este foi levado a um Conselho de Guerra que, naturalmente, o absolveu<sup>648</sup>. Apesar da forte presença de meios navais portugueses no mar durante o Verão de 1797, a corveta da Armada *Andorinha*, combate na manhã do dia 10 de Junho a escuna<sup>649</sup> francesa *Oiseau*, que navegava na companhia da polaca<sup>650</sup> *Santa Catalina* de Ragusa. Cada um destes navios ia armado com 10 peças, mas este último tinha sido apresado ao largo do Cabo Espichel. Por navegarem sem bandeira, a corveta aproximou-se dos dois navios, tendo estes respondido ao tiro de intimidação português com o içar do pavilhão tricolor. Fazendo uso da sua velocidade superior, a *Andorinha* colocou-se entre o navio corsário e a sua presa, abrindo fogo de ambos os bordos. Após duas salvas da corveta, a polaca rendeu-se, enquanto a escuna manobrou para se afastar da zona do combate. Após colocar uma equipa de presa a bordo do *Santa Catalina*, a *Andorinha* lançou-se em perseguição da escuna francesa. A sua superior velocidade permitiu-lhe alcançar o adversário em pouco tempo, seguindo-se um duro combate, que acabou quando os portugueses abordaram o adversário e o capturaram. Os três navios acabaram por entrar em Lisboa no dia 15 de Junho de 1797<sup>651</sup>.

Após a batalha do Cabo S. Vicente, a fragata *Tritão* prosseguiu na sua missão ao largo do Algarve, apoiada por alguns caíques armados, o que permitia perseguir os corsários do Norte de África mais perto de terra. Contudo, em meados de Julho, Campbell recebe a informação que havia uma frota de pequenas embarcações francesas a actuar junto a Faro, e que estas se tinham deslocado para a costa Ocidental de Portugal. Juntamente com três caíques, a fragata *Tritão* dirigiu-se para a zona, tendo a 17 de Julho avistado um lugre, dois caíques, três hiatas e uma “rasca”, ao largo de Vila Nova de Milfontes. Apesar do lugre francês ter escapado, vários dos outros navios da frota inimiga foram capturados<sup>652</sup>. Cerca de um mês depois, a fragata *Minerva*, que se encontrava em cruzeiro pelas ilhas dos Açores<sup>653</sup>, entrou

<sup>647</sup> PEREIRA, José Rodrigues - **Campanhas Navais. 1793-1807, vol. I**, pp.52-56.

<sup>648</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.59.

<sup>649</sup> Navio de vela de dois mastros e um só mastaréu em cada mastro. LEITÃO, Humberto, *op. cit.*, p.241.

<sup>650</sup> Navio redondo de dois mastros, sem mastaréus. LEITÃO, Humberto, *op. cit.*, p.418.

<sup>651</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, pp.79-80.

<sup>652</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.225.

<sup>653</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.28.

em Lisboa trazendo consigo o navio corsário francês *Eperviu*, de 6 peças e 59 homens de guarnição, que tinha sido apresado no dia anterior<sup>654</sup>. Nos finais de Julho foi a vez de a fragata *Andorinha* entrar na barra de Lisboa com um outro navio francês de 18 peças, também apresado<sup>655</sup>.

Ainda antes do final do mês de Julho desse mesmo ano de 1797, larga de Lisboa uma forte esquadra, possivelmente para fazer face ao recrudescimento do corso, composta pelas naus *Príncipe Real*, a *Rainha de Portugal*, a *Afonso de Albuquerque*, *Medusa* e a *S. Sebastião*, acompanhadas pela fragata *Andorinha* e pelo bergantim *Lebre*, sob o comando de D. Domingos Xavier da Cunha, Marquês de Nisa. Levava como missão “correr a costa”, mas também a zona do Estreito, principalmente contra corsários franceses. Nesta zona, devia operar em colaboração com uma força britânica, comandada pelo almirante John Jervis, que se manteve a operar na zona, mesmo depois da já mencionada batalha do Cabo de S. Vicente<sup>656</sup>.

Para além deste imenso esforço mantido na zona Sul de Portugal, a zona Norte também não foi descurada, como o comprova o envio da fragata *Cisne*, entre Agosto e Setembro, a patrulhar entre os cabos Mondego e Finisterra, na demanda de navios corsários<sup>657</sup>. E, ainda antes do final do ano de 1797, a nau *Medusa*, acompanhada do cúter *Balão* e do bergantim *Serpente do Mar*, vão encontrar próximo de Vigo a corveta francesa *La Bonne Aventure* (26 peças), que se rendeu, possivelmente sem resistir, face à diferença de armamento. O navio francês, escoltado pelo *Balão*, entrou em Lisboa no dia 1 de Fevereiro de 1798, tendo os outros navios entrado no dia seguinte<sup>658</sup>.

A forte presença de meios franceses nos nossos mares mantem-se nesse início de 1798, pois logo em Janeiro chega a notícia que uma fragata francesa teria capturado, ao largo da Madeira, um navio mercante, em rota de Lisboa para o Brasil, apesar da forte resistência que este tinha dado<sup>659</sup>. Outros ataques, perpetrados por navios franceses a embarcações de pesca ou a pequenos navios mercantes, vão continuar a ocorrer até ao Verão<sup>660</sup>, e, talvez por essa razão, vários navios da Armada vão estar constantemente no mar. É o caso da fragata *Fénix*, que vai efectuar várias escoltas e patrulhar as águas dos Açores<sup>661</sup>, enquanto a fragata *Minerva*, sozinha ou acompanhada, vai realizar comboios ao longo da costa da Metrópole, até portos no País Basco espanhol ou a portos ingleses<sup>662</sup>. Apesar deste esforço,

<sup>654</sup> *Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)*, *op. cit.*, p.366.

<sup>655</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.131.

<sup>656</sup> SILVA, Jorge Moreira da, *op. cit.*, p.66.

<sup>657</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.122.

<sup>658</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 1996, p.226.

<sup>659</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, pp.252-253.

<sup>660</sup> *Idem*, *ibidem*, pp.261-267.

<sup>661</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.10-11.

<sup>662</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.28-29.

nos meses de Verão desse ano de 1798, um “paquete marítimo”, o bergantim *Voador*, que estava a fazer a viagem entre a Metrópole e várias cidades do Brasil, foi capturado por duas fragatas francesas – *Regenerée* e a *Vertrude*, de 44 peças cada – e levado para o porto de Rochefort<sup>663</sup>. Em Outubro, ao largo da ilha de S. Miguel, a nau da Índia *N.ª Sr.ª da Conceição*, é atacada por uma fragata francesa, que acaba por se retirar sem conseguir o seu objectivo, depois de ambos os navios sofrerem várias baixas e danos<sup>664</sup>. Por sua vez, dois navios que vinham do Brasil numa frota escoltada pela fragata *Fénix*, foram capturados por um pequeno navio corsário francês armado com 10 peças, o *Victoire*. A pronta acção da fragata portuguesa, apesar do mau tempo que se fazia sentir, permitiu a recuperação de um dos navios que tinha sido capturado. Quase a finalizar o ano, uma fragata francesa capturou três navios portugueses que estavam a chegar ao Brasil. Um desses navios era a corveta *Rainha de Portugal*. Apesar de terem encontrado um comboio em rota para o Rio de Janeiro, o oficial que comandava a escolta não permitiu que nenhum navio dos seus navios abandonasse o grosso do comboio, o que permitiu que o navio francês entrasse em Montevideo com as suas presas<sup>665</sup>.

Possivelmente face à presença de tantos navios corsários na zona dos Açores, inclusivamente de dois navios corsários de Trípoli – um de 26 e outro de 16 peças de artilharia - a 29 de Dezembro de 1798 largou de Lisboa a fragata *Ulisses*, para patrulhar as mencionadas águas, apesar de se estar no pico do Inverno. Com o objectivo de reforçar a presença naval portuguesa na área, a 18 de Fevereiro esta fragata largou de novo para águas açorianas para operar como guarda-costa da ilha Terceira<sup>666</sup>.

Em Janeiro de 1799, a corveta *Andorinha* foi novamente protagonista de um combate com um navio francês, cujo nome desconhecemos, ao largo de Caminha. Mais uma vez a superioridade de manobra e de fogo do navio português levaram o navio adversário a render-se; contudo, o vento dificultou a manobra da *Andorinha* em enviar uma equipagem de presa ao navio francês, facto que foi aproveitado por este para se colocar em fuga<sup>667</sup>. A presença de tantos navios franceses, leva o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a informar o Príncipe Regente da necessidade de ser preparada uma esquadra conjunta, com navios portugueses e ingleses, para proteger as costas de Portugal, mas que pudesse operar até à Catalunha, de modo a também dar apoio à esquadra inglesa do Mediterrâneo<sup>668</sup>.

O Verão de 1799 ficou definitivamente marcado pela captura do bergantim da Marinha portuguesa *Lebre Pequeno*, ocorrida a 15 Agosto, não apenas por ter sido o primeiro navio

<sup>663</sup> **Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800)**, *op. cit.*, p.386.

<sup>664</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.229.

<sup>665</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, pp.269-271.

<sup>666</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.92-93.

<sup>667</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, p.82.

<sup>668</sup> AHU, CU Reino, Cx. 48-A, pasta 7, 1799, Fevereiro, 9, [Lisboa].

da Armada, na época, a ser capturado por corsários, mas também pela questão dos cativos. Este episódio tem início em Março, quando uma força naval portuguesa largou de Lisboa escoltando 24 navios mercantes de diversas nacionalidades, incluindo portugueses, ingleses e neutrais. A força portuguesa era constituída por uma nau, uma fragata, uma corveta e o bergantim *Lebre Pequeno*. Este navio encontrava-se armado apenas com 14 peças de calibre 4 e tinha uma guarnição de setenta homens. Após chegarem à ilha de Minorca, onde eventualmente largaram parte ou a totalidade do comboio, a força portuguesa dirigiu-se para Barcelona, com exceção do bergantim, que permaneceu até Agosto na ilha. Este, por razões desconhecidas, acabou só por largar do porto Mahon a 15 de Agosto, escoltando três hiatos, rumo ao mesmo destino. No percurso foi atacado por um xaveco com 32 peças, de calibre 18 e 12, e com 350 homens de guarnição. Apesar da forte resistência do navio português, as superioridades do adversário em todas as áreas, inclusivamente no armamento e no treino da guarnição, acabaram por ditar o resultado. O *Lebre Pequeno* acabou por se render, sendo um dos hiatos do comboio capturado. As tripulações dos dois navios portugueses acabaram por ser levadas para Argel, dando assim início a um longo processo de resgate dos portugueses cativos<sup>669</sup>.

Já quase no final do Verão de 1799, ao largo dos Açores o brigue *Europa*, em rota de Goa para Lisboa, tem um encontro com uma fragata francesa de 32 peças. Apesar de estar armado apenas com 18 peças de menor calibre do que a fragata, o navio português não só manobrou bem, como o fez de forma inesperada, o que lhe permitiu evitar a captura, acabando por entrar em Lisboa são e salvo<sup>670</sup>. A 25 de Novembro a fragata *Andorinha* foi enviada para os Açores, onde conseguiu recapturar uma galeota, de seis navios que tinham sido capturados por corsários franceses. Ao entrar em Lisboa nos inícios de Dezembro, informou que havia mais corsários franceses na costa da área de Vigo<sup>671</sup>. A presença de navios corsários franceses na zona, nomeadamente de um “místico”<sup>672</sup> de seis peças, uma escuna de 16, um cúter de 14 e uma corveta de 26, levam a que as fragatas *Andorinha* e a *Princesa Carlota* sejam envolvidas na escolta de vários navios de Vigo e da Corunha até Lisboa. Face às más condições atmosféricas, apenas conseguiram entrar em Lisboa no dia 7 de Abril de 1800<sup>673</sup>.

Enquanto nos meses seguintes vários navios da Armada realizaram diversas escoltas, principalmente entre Lisboa e a cidade do Porto, ou mesmo até Vigo, sem que se tivessem registado quaisquer incidentes<sup>674</sup>, ao largo da costa do Brasil, entre Belém do Pará e a cidade

<sup>669</sup> Para mais detalhes sobre este episódio e o resgate dos cativos ver CABRITA, Luis Filipe Xavier - **Os cativos em Argel da Marinha Real Portuguesa (1799-1812)**.

<sup>670</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.280-281.

<sup>671</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.132.133

<sup>672</sup> No já referido dicionário de termos náutico, não surge nenhuma entrada sob este nome.

<sup>673</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.133.

<sup>674</sup> *Id.*, *ibidem*, p.134.

do Recife, dois bergantins da Coroa, o *Espadarte* e o *Minerva*, vão defrontar uma fragata francesa, durante a escolta de um comboio de navios mercantes. Infelizmente, a falta de empenho da parte do comandante do *Espadarte*, levou não só à perda do *Minerva*, como também permitiu que a fragata francesa capturasse dois dos navios do comboio<sup>675</sup>.

Ainda em 1800, na viagem entre Gibraltar e Lisboa, o cúter *Balão* de 16 peças, vai capturar um xaveco argelino armado com 20 peças, que ia de Cádis para Argel, entrando ambos os navios em Lisboa a 9 de Abril<sup>676</sup>. No interior do Mediterrâneo, três navios portugueses, dois caíques e um hiate mercante, são capturados por navios franceses, no início de Julho<sup>677</sup>, tendo um navio português capturado, sem combate, uma escuna de Argel, a 26 de Novembro<sup>678</sup>. E, ainda antes do final do ano, um outro navio mercante português conseguiu resistir durante duas horas a uma tentativa de captura de um navio corsário francês<sup>679</sup>.

Em finais de Junho, a *Tritão* voltou a fazer-se ao mar para “correr a costa”, agora acompanhada pelo bergantim *Real João*, pela escuna *Real Pedro* e pelo hiate *Costela*. Esta esquadra tinha instruções para se manter no mar e não praticar qualquer porto, excepto por causa maior, devendo patrulhar entre o Cabo de S. Vicente e Finisterra. Se possível, deveria impedir que os navios franceses que se encontravam nos portos da Galiza se fizessem ao mar. Esta força vai permanecer todo o Verão no mar, e alguns destes navios vão realizar diversas escoltas ao longo da costa<sup>680</sup>, mas não há referência a qualquer acção naval. Ainda antes do ano terminar, a fragata *Princesa Carlota*, consegue capturar uma escuna francesa durante um cruzeiro que realiza ao longo das costas do Algarve em Novembro<sup>681</sup>.

No ano seguinte, ainda antes da declaração de guerra da Espanha a Portugal, ocorre uma situação pouco habitual, quando dois navios corsários espanhóis da Galiza, o *Saguzar* e o *Guerrero*, apresaram o navio inglês *Lady Shaw Stewart*, que transportava uniformes do exército inglês, entrando os três em Lisboa. Pressionados pelos ingleses, e sem ouvir ambas as partes, o governo português, que era anglófono, deu razão a estes últimos, que alegavam que o apresamento tinha ocorrido em águas nacionais, ou seja, a menos de três milhas de terra. Contudo, sob pressão de Madrid, acabou por concluir-se que o apresamento tinha sido realizado legalmente, mas, entretanto, os navios espanhóis já tinham sido vendidos em hasta pública, tendo-se o processo arrastado durante vários anos<sup>682</sup>.

<sup>675</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *ibidem*, vol.I, pp.83-84.

<sup>676</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 1996, p.238.

<sup>677</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, p.283.

<sup>678</sup> CABRITA, Luís Filipe Xavier, *op. cit.*, pp.16-17.

<sup>679</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, 2012, p.284.

<sup>680</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.161-162

<sup>681</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.64.

<sup>682</sup> CRUZ, Miguel Dantas da, *op. cit.*, pp.58-65

Também nesse mesmo ano de 1801, os navios portugueses continuaram a manter-se bastante activos, tendo a fragata *Real Voador*, represado, em Abril, o bergantim britânico *Jenny* a um navio corsário francês<sup>683</sup>. Ainda antes do final do ano, a fragata *Cisne* e o bergantim *Diligente* estiveram em patrulha na zona entre o cabo Europa e a Mina de Ceuta, com o objectivo de impedir que navios corsários de Argel entrassem no Atlântico. Já a fragata *Tritão* manteve-se posicionada à entrada de Lisboa de modo a manter afastados piratas ou corsários inimigos<sup>684</sup>.

Contudo, após a declaração de guerra entre Portugal e Espanha, os corsários desta coroa rapidamente tomaram os navios portugueses como alvo. Foi o que ocorreu em Maio de 1801, quando três navios portugueses armados, que tinham largado em conserva de Lisboa dois meses antes, com destino ao Brasil, avistam um navio espanhol a Oeste da ilha Trindade<sup>685</sup>. Do lado português estavam os navios mercantes portugueses *Espik*, armado com 26 peças e 114 homens, o brigue *Belisário* de 140 toneladas e a galera *Flor do Rio*, de 270 toneladas, que tinham sido autorizados a navegar fora do sistema habitual de comboios. Estes navios avistaram a 18 de Maio o navio corsário espanhol *La Paz*, de 50 peças e com 400 homens a bordo. Mais rápido, o navio espanhol aproximou-se num rumo perpendicular à coluna portuguesa, colocando-se posteriormente a navegar em rota paralela ao *Belisário*, que navegava a meio da coluna. Ao tomar essa posição, içou a bandeira espanhola, dando-se assim o início do combate. Ao aperceberem-se da situação, os dois outros navios portugueses decidiram entrar na refrega e chegaram a colocar o *La Paz* entre eles. Porém, a artilharia portuguesa pouco efeito fazia sobre o navio espanhol, acabando o *Belisário* e o *Flor do Rio* por abandonar o combate, deixando o *Espik* a combater sozinho. Apesar da superioridade em termos de artilharia, o navio português que tinha sido construído com a resistente madeira de teca, lutou durante mais três horas, até ficar sem munições. Com 35 mortos e 46 feridos a bordo do navio português e cerca de 15 baixas no navio espanhol, mas ambos em muito mau estado, os navios seguiram para Montevideu, onde o navio português foi vendido em hasta pública. Entretanto, os dois outros navios portugueses, após abandonarem o seu companheiro de viagem, chegaram ao Rio de Janeiro a 30 de Maio, onde relataram às autoridades o sucedido. De imediato se fizeram ao mar dois navios da Esquadra da América [sic], a nau *Maria I* e a fragata *Amazona*, que se posicionaram à entrada do Rio da Prata, sob o comando de Campbell, agora Chefe de Divisão. Apesar de não terem conseguido recuperar o *Espik*, os dois navios bloquearam a foz do mencionado rio, tendo a fragata portuguesa conseguido ainda capturar um brigue espanhol. Os dois navios portugueses e a sua presa, acabaram por regressar ao Rio de Janeiro nos inícios de Agosto de 1801<sup>686</sup>.

<sup>683</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.112.

<sup>684</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.123 e 163-164.

<sup>685</sup> Ilha de Trindade e Martim Vaz, é um arquipélago brasileiro e situa-se a cerca de 1200 Km a Leste da costa do Brasil, por altura do estado do Espírito Santo.

<sup>686</sup> AMARAL, Manuel - **Olivença. 1801**, pp.77-75.

Curiosamente, no dia seguinte ao combate atrás referido, também navegava nas proximidades da mencionada ilha a fragata portuguesa, por vezes classificada como corveta, *Andorinha*, armada com 24 caronadas de 18 calibres e com 166 homens de guarnição. Ao amanhecer do dia 19 de Maio, os vigias alertaram o seu comandante, o Capitão-de-fragata Inácio da Costa Quintela, que avistavam um navio no horizonte. Pressentindo que seria um navio inimigo, o comandante português começou a preparar o navio para o combate que se previa vir a ocorrer ao pôr-do-sol, ao mesmo tempo que tentava ganhar barlavento, rumo à Baía. Só quando os navios se encontravam muito próximos é que a fragata desconhecida desfraldou um pavilhão britânico, no que o comandante português não acreditou. Costa Quintela continuou a manobrar de modo a evitar que os navios se aproximasse e, simultaneamente, mandou deitar borda fora os despachos que transportava. Ao perceber as intenções do navio português, o inimigo desfraldou finalmente a bandeira tricolor e lançou-se em perseguição da *Andorinha*. O adversário era a fragata *La Chiffonne*, de 40 peças de 12 libras e 360 homens de guarnição, incluindo 150 granadeiros, que se dirigia de Nantes para as Ilhas Maurícias. Na perseguição que se seguiu, o navio francês manteve uma distância prudente para se manter fora do alcance das caronadas, até que Quintela decidiu que era hora de resolver a situação e manobrou para se colocar paralelamente à fragata inimiga. Seguiu-se um duro combate que durou cerca de uma hora e meia, sendo o convés francês várias vezes varrido pela metralha das caronadas. Tudo terminou, já de noite, quando o francês utilizou a velha táctica de disparar sobre a mastreação da *Andorinha*, que acabou por cair sobre o convés, impedindo os portugueses de continuar a disparar com as suas peças<sup>687</sup>. Após capturarem o navio português e de terem deitado ao mar a artilharia embarcada, o comandante do navio francês, face à bravura demonstrada pelos portugueses, deixou-os em liberdade, após a promessa que não voltariam a pegar em armas contra a França. A *Andorinha*, após vários dias de reparações chegou, finalmente, a São Salvador da Baía<sup>688</sup>. Mais sorte teve a fragata *Minerva*, que entrou no porto do Rio de Janeiro a 25 de Maio, mas com um corsário espanhol apresado<sup>689</sup>.

Nesse Verão de 1801, a Marinha portuguesa enviou vários navios para apoiar a *Royal Navy* nas acções que esta realizava contra as esquadras francesas e espanholas. A 22 de Junho foram enviadas as fragatas *Príncipe do Brasil* e a *Princesa Carlota*, apoiadas pelo bergantim *Lebre*, com a missão de dar protecção à navegação portuguesa na zona do Estreito de Gibraltar, dar caça a corsários e piratas, para além de apoiarem as forças de Crawford Duncan, desde o Algarve. A partir de Lagos esses navios protegeram os interesses marítimos portugueses na zona<sup>690</sup>.

<sup>687</sup> *Id., ibidem*, pp.75-80.

<sup>688</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.245-247.

<sup>689</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.30.

<sup>690</sup> AMARAL, Manuel, *op. cit.*, pp.81-82.

Na costa do Brasil, em Outubro de 1801, um navio espanhol, vindo de Buenos Aires, capturou três pequenos navios portugueses ao largo da Baía, apesar da resistência do brigue que os escoltava<sup>691</sup>.

Logo no início do ano seguinte, largou de Lisboa rumo a Gibraltar a Esquadra do Estreito, constituída pelas fragatas *Fénix*, a *Cisne* e a *Príncipe do Brasil* e pelos bergantins *Diligente*, o *Voador* e o *Real João*. Devido ao mar tempestuoso, não só a viagem foi demorada, como dois dos bergantins tiveram de arribar a Lisboa. Ao chegar a Gibraltar, a força portuguesa recebeu informações que havia duas fragatas e quatro xavecos de Argel a navegar no Atlântico, para além de duas fragatas de Tunes, que, entretanto, tinha rompido o tratado com Portugal<sup>692</sup>. Possivelmente como resultado destas ameaças e por a força portuguesa já não contar com dois bergantins, Lisboa enviou mais navios para a zona, passando, a partir de Março de 1802, a Esquadra do Estreito a ser constituída pelas naus *Afonso de Albuquerque* e a *Princesa da Beira*, pela fragata *Príncipe do Brasil* e pela fragatinha *Real Voador*, que tinham como missão de bloquear o porto de Argel. Já as fragatas *Fénix*, a *Ulisses* e a *Carlota*, apoiadas pelo bergantim *Gaiota*, permaneceram no Estreito de modo a impedir a passagem de qualquer navio de Argel para o Atlântico. Estes navios seriam apoiados pela fragata *Thetis*, como navio hospital<sup>693</sup>. Aparentemente, apesar de a Coroa ter sido capaz de colocar todos esses navios no mar, estes meios encontravam-se muito mal preparados, tanto em termos humanos como materiais.

Em consequência disso, na Primavera de 1802 irá ocorrer um dos episódios mais despretigiantes da Marinha portuguesa, não apenas pela perda da fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Despacho*, habitualmente conhecida por *Cisne*, mas também pelas diversas controvérsias que a rodearam. Este navio, que armava 36 peças, embora, por vezes, seja referido como tendo 44, tinha acabado de integrar a Esquadra do Estreito desse ano, juntamente com uma nau, a fragata *Fénix* e dois brigues, um deles o *Real João*. Devido a um surto de tifo que grassava a bordo dos navios portugueses, apenas a *Cisne* se manteve em patrulha na zona do Estreito, apesar de também ter parte da guarnição a bordo enferma ou convalescente. É neste cenário que, a 5 de Maio, a tripulação avista uma fragata desconhecida, que se vai aproximando do navio português durante a noite. Este navio só ao alvorecer, e já muito perto, declara a sua verdadeira identidade: tratava-se de uma fragata corsária de Argel. O combate vai apenas durar cerca de hora e meia, optando o navio corsário por capturar o navio português pela abordagem, após uma ou duas bordadas de artilharia. Para além das limitações da guarnição da *Cisne*, o facto de a fragata de Argel estar armada com 44 peças, e ser o melhor e o maior navio que o *Dey* possuía, tendo como seu comandante o *ra'is Hamidu ibn 'Ali*, o corsário argelino mais célebre e mais conhecido, não podem servir de desculpa ao sucedido<sup>694</sup>. Apesar desse desprestigiente

<sup>691</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.298.

<sup>692</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.13-14.

<sup>693</sup> AFONSO, Jorge, *op. cit.*, pp.207-208.

<sup>694</sup> Para mais detalhes sobre este episódio, sobre as controvérsias e o resgate dos cativos ver CABRITA, Luís Filipe Xavier, *op. cit.*; MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.299-230.

acontecimento, Portugal manteve os seus navios em patrulha na zona, tendo, em finais de Setembro, a fragata *Ulisses* patrulado a zona entre o cabo Espartel e o Algarve, pois havia notícia de que uma fragata de Argel, possivelmente a mesma que tinha capturado a *Cisne*, navegava nas proximidades do Cabo de S. Vicente<sup>695</sup>.

Assim, nesse ano e nos seguintes, à semelhança do que já ocorria anteriormente, Portugal vai manter uma força em operações no Estreito o ano inteiro, o que vai obrigar a uma intensa e permanente movimentação de navios entre Lisboa e a zona de operações<sup>696</sup>. No entanto, apenas há a registar no Verão de 1803, a captura de um xaveco do Norte de África que, posteriormente, teve de ser afundado de modo a permitir que uma parte da força perseguisse uma fragata inimiga, que conseguiu escapar<sup>697</sup>.

Possivelmente fruto dos funestos acontecimentos anteriormente descritos, e à semelhança do que já tinha sucedido em anos anteriores, em Julho de 1803 ocorreram mais dois exemplos da falta de consideração dos ingleses pela soberania portuguesa. O primeiro teve lugar quando o navio veneziano *Tantalo* foi capturado pelo navio corsário inglês *Narcizo*, que o esperava junto a São Julião da Barra, logo à saída do porto de Lisboa. O segundo ocorreu em 18 de Agosto, quando o navio corsário britânico *Dragon* apresou, ao largo da ilha de S. Miguel, nos Açores, o navio mercante espanhol *La Fraternidad*, que vinha de Cuba, com açúcar. Em ambos os casos, os ingleses não respeitaram as regras estabelecidas entre as duas coroas, que garantiam a protecção dos mercantes que largassem ou navegassem ao largo dos respectivos portos nacionais. Este incidente levou mesmo o embaixador espanhol a acusar o governo de Lisboa de não ser capaz de defender a soberania portuguesa<sup>698</sup>.

O período entre 1804 e 1807, apesar de Portugal se encontrar em paz com a restante Europa, mas com um governo de pendor francófono, levou à ocorrência de vários incidentes navais perpetrados não só pelos britânicos, mas também pelos espanhóis. Toda esta actividade predatória dos ingleses levou a uma continuada apresentação de queixas junto de Londres, que no mar já tinha começado em 1803, ainda antes do reinício do conflito entre Londres e Paris. Para além disso, os navios da *Royal Navy* actuavam também contra os corsários inimigos a operar na costa de Portugal, fazendo-o igualmente sem terem consideração pelas questões de soberania nacional portuguesa. É o que vai acontecer no Verão de 1805, quando dois corsários espanhóis são capturados por uma fragata e um brigue ingleses. Teria sido uma actuação benéfica para Portugal, não fosse o facto de ter ocorrido na praia de Esposende, onde os espanhóis tinham varado os seus navios, na tentativa de escapar aos navios ingleses. Mais uma vez o Embaixador espanhol questiona a soberania portuguesa sobre as suas praias. As acções de corsários espanhóis, operando com embarcações

<sup>695</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.96-97.

<sup>696</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.14-15.

<sup>697</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.74-.

<sup>698</sup> CRUZ, Miguel Dantas da, *op. cit.*, pp.58-65.

de reduzido porte, foram levadas a D. Domingos de Sousa Coutinho, no início do Verão de 1807, numa altura que os próprios ingleses já se encontravam a construir embarcações pequenas capazes de perseguir muito perto da costa os espanhóis. A colocação de peças de artilharia nas zonas habitualmente utilizadas pelos espanhóis, e a não utilização de navios portugueses foi a resposta peculiar das autoridades nacionais para tentar resolver esta questão, que chegou a tomar proporções diplomáticas complicadas<sup>699</sup>.

Do ano de 1805 apenas há a destacar o facto de a fragata *Princesa do Brasil* ter cruzado a costa do Algarve para procurar uma fragatinha de Trípoli<sup>700</sup>, e de, em Dezembro, se ter começado a preparar uma nova Esquadra do Estreito, que terá como missão ir até Argel tentar negociar um Tratado de Paz e resgatar cativos. Esta força era constituída por duas naus, duas fragatas e dois bergantins, que apenas largam de Lisboa em Janeiro de 1806. Não tendo alcançado os objectivos iniciais esperados, os navios portugueses efectuaram o bloqueio do Estreito durante a Primavera e o Verão, tendo, inclusivamente, capturado dois navios corsários de Argel e desarmado outros dois<sup>701</sup>.

No início da Primavera de 1807, enquanto decorriam as complicadas negociações do Governo português com a Inglaterra por um lado e a França e a Espanha pelo outro, Portugal manteve no mar a Esquadra do Estreito, mesmo quando já pairava a ameaça de invasão sobre Portugal. Esta força apenas regressou a Lisboa no final de Setembro, para a eventualidade de ser necessário transportar a Família Real até ao Brasil, como veio a ocorrer conforme detalhamos mais à frente neste estudo. A esquadra desse ano era composta pelas naus *Rainha de Portugal* e a *Vasco da Gama*, as fragatas *Minerva* e a *Golfinho*, e o brigue *Vingança*, que fundearam em Lisboa a 8 de Outubro<sup>702</sup>.

Longe do que se passava com a viagem da corte portuguesa até ao Brasil, a guerra naval continuava no Atlântico Norte. No início do ano de 1808, uma força francesa conseguiu esgueirar-se à força de bloqueio inglesa do porto de Rochefort, tendo o almirante inglês Sir Sidney Smith recebido instruções para, após largar, assumir o comando da força de bloqueio de Lisboa e patrulhar as águas portuguesas, passando pela Madeira e por Cabo Verde. Simultaneamente, também na costa brasileira, alguns dos navios britânicos que tinham escoltado a Família Real até ao Brasil, realizaram patrulhas. Em nenhum destas missões foi detectada qualquer actividade corsária<sup>703</sup>.

Foi de curta duração o interregno das patrulhas dos navios portugueses contra os corsários pois, logo no final de 1808, já após a saída dos franceses de Portugal e da assinatura da Convenção de Sintra, largou de Lisboa a nau *Vasco da Gama*, acompanhada de uma

<sup>699</sup> *Id., ibidem.*

<sup>700</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.80.

<sup>701</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.257-258.

<sup>702</sup> LIGHT, Kenneth (ed.) - **A transferência da Capital e Corte para o Brasil**, p.27.

<sup>703</sup> *Id., ibidem*, pp.163-164.

pequena força, que incluía, pelo menos, as fragatas *Princesa Carlota* e a *Fénix*<sup>704</sup>, com a missão de dar caça a corsários de Argel. Esta força utilizou Gibraltar como porto de apoio e teve instruções para passar pelo arquipélago da Madeira<sup>705</sup>.

Após a expulsão dos franceses de Portugal continental, a actividade dos corsários dessa nação voltou a fazer-se sentir em todos os mares. Assim, em Outubro de 1809, e apesar de a maioria dos navios nacionais ainda se encontrar no outro lado do Atlântico, Portugal conseguiu enviar uma nova Esquadra do Estreito, composta pelos mesmos navios, já que não havia outros em condições de navegar, e pelo bergantim *Gaivota do Mar*<sup>706</sup>. Apesar da presença desta força, em Novembro, o bergantim *Voluntário*, foi capturado por um navio francês, mas a tripulação conseguiu, posteriormente, recuperar o seu navio<sup>707</sup>.

Na Primavera de 1810 foi reorganizada a Esquadra do Estreito, composta pela nau *Vasco da Gama*, as fragatas *Amazona*, *Fénix* e *Princesa Carlota*, para além de três bergantins. Com a nau em Cádis, onde foi recolher material e pessoal da fragata portuguesa que aí tinha naufragado, e a fragata *Princesa Carlota* em Gibraltar, os restantes navios não quiseram defrontar três fragatas e um bergantim de Argel, que foram avistados a sair do Mediterrâneo. Pouco tempo depois, a força portuguesa, já reunida, ainda tentou interceptar os navios corsários; no entanto, um conjunto dúbio de ordens emitidas pelo comandante da força portuguesa, José Ferreira Lobo, permitiu que os inimigos escapassem novamente. Apenas conhecimentos pessoais na corte permitiram que este oficial escapassem sem qualquer punição<sup>708</sup>.

Entretanto, e apesar de serem escassas as informações sobre acontecimentos navais envolvendo navios portugueses, continuam a chegar a Lisboa curtos relatos de confrontos no mar, normalmente envolvendo navios franceses<sup>709</sup>. Um exemplo desta situação, foi o que ocorreu em Abril de 1810, quando a barca *Flor de Pernambuco*, a caminho de Londres, foi atacada por um navio francês, mas conseguiu fugir ao seu atacante<sup>710</sup>. Uma galera portuguesa, na sua viagem entre Pernambuco e Plymouth, foi igualmente atacada por um corsário francês, tendo também escapado<sup>711</sup>.

Face à continua presença de corsários de Argel no Atlântico<sup>712</sup>, que obrigava a elevadas despesas por parte da Coroa portuguesa, nomeadamente os custos da manutenção da Esquadra do Estreito, para além das perdas sofridas, Portugal deu início a negociações com o *Bei* de Argel. Estas negociações levaram à assinatura de um Tratado de Paz em 1815, e

<sup>704</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.70.

<sup>705</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.15-16.

<sup>706</sup> *Id.*, *ibidem*, p.16.

<sup>707</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino - **Portuguese Sea battles (1808-1975)**, vol. VIII, pp.32-33.

<sup>708</sup> *Id.*, *ibidem*, pp.40-44.

<sup>709</sup> **Gazeta de Lisboa**, 27 Janeiro 1810.

<sup>710</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.39-41.

<sup>711</sup> **Gazeta de Lisboa**, 28 Maio 1810.

<sup>712</sup> **Gazeta de Lisboa**, 9 Junho 1810.

à libertação de vários prisioneiros portugueses, incluindo os elementos das guarnições da fragata *Cisne* e do bergantim *Lebre Pequeno*<sup>713</sup>.

Contudo, a acção dos navios corsários franceses manteve-se e no dia de Natal de 1812, o bergantim *Viajante*, em rota entre a Baía e Gibraltar, foi atacado pela corveta da marinha francesa *Le Comete*. O navio português rendeu-se após uma dura resistência inicial e depois de se aperceber que o seu adversário não era um navio corsário. O mesmo navio francês capturou, no dia seguinte, um outro bergantim português e uma escuna espanhola, tendo colocado e libertado todos os prisioneiros no navio espanhol<sup>714</sup>. Entretanto, com a Guerra da Independência dos Estados Unidos a decorrer, vamos encontrar o bergantim *Lebre Grande* a escoltar dois navios mercantes ingleses do Rio de Janeiro para Lisboa, possivelmente por transportaram mercadorias de portugueses. A 13 de Janeiro de 1813 este pequeno comboio é atacado por um corsário americano, mas a acção pronta do navio português levou o atacante a desistir dos seus intentos<sup>715</sup>.

Em Fevereiro de 1817 a fragata *Pérola* largou para os Açores, na companhia da corveta *Aurora*, para limpar esses mares de navios de Buenos Aires e de piratas ou corsários. Até regressarem a Lisboa, em meados de Abril, não encontraram qualquer adversário<sup>716</sup>. Mais sorte teve o bergantim da Armada *Gaivota* que, nas proximidades de Montevideu, combateu e capturou o bergantim corsário *Atrevido do Sul*, com armamento semelhante, mas mais homens<sup>717</sup>.

Mais tarde, nas proximidades dos Açores, é a fragata *Vénus* que larga, em meados de Agosto, em busca de um “pirata insurgente de Buenos Aires”, que tinha perseguido o navio britânico *Lord Wellington*, quando este regressava da Índia, mas sem sucesso<sup>718</sup>.

Terminadas as Guerras Napoleónicas, e já sem a ameaça dos navios com pavilhão tricolor, as águas portuguesas continuam sob ameaça de piratas e corsários do Norte de África. Esta situação torna-se ainda mais urgente a partir de 11 de Novembro de 1817, quando terminam as tréguas com Tunes. Por esta razão, Portugal volta a enviar a Esquadra do Estreito para garantir a segurança da navegação e das suas costas. Logo nesse mesmo mês de Novembro, Portugal envia também as fragatas *Amazona* e a *Vénus*, que são posteriormente reforçadas pela fragata *Pérola*, por haver informações que corsários de Tunes se encontravam na ilha de Maiorca a preparar uma expedição até ao Atlântico.

Face a estas ameaças, a Esquadra do Estreito vai ser formada, desde o início de Janeiro de 1818, pelas fragatas *Pérola*, a *Amazona* e a *Vénus*, juntamente com o xaveco *Bom Português*<sup>719</sup>. Esta força consegue obrigar dois navios corsários, um deles uma corveta,

<sup>713</sup> Ver mais à frente neste estudo. MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.44-45.

<sup>714</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.47-48.

<sup>715</sup> *Id., ibidem*, p.49.

<sup>716</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp.150-151.

<sup>717</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino - **Quadros Navais**, vol. II, p.43.

<sup>718</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.82.

<sup>719</sup> *Id., ibidem*, p.153.

a refugiarem-se em águas inglesas de Gibraltar, após avistarem os navios portugueses. A Esquadra do Estreito foi, entretanto, reforçada por navios mais pequenos, o que lhes permitiu dar início a um bloqueio aos navios de Tunes que estavam refugiados em Gibraltar. Este bloqueio vai durar mais de um ano, só terminando a 12 de Abril de 1819, com a assinatura de umas novas tréguas entre Portugal e Tunes<sup>720</sup>.

Nesse ano de 1819 ocorrem pelos menos três ataques de navios corsários, alguns de nacionalidade desconhecida, contra navios mercantes portugueses, com sucessos diferentes. No entanto, em nenhum participam navios da Armada, até porque os incidentes ocorrem todos em mar aberto, longe das zonas de patrulha habituais da Marinha portuguesa<sup>721</sup>. A insegurança no mar manteve-se no ano seguinte, tendo o bergantim mercante *Trocador* - em rota para Macau e que navegava integrado num comboio em rota para o Brasil - sido atacado por um navio corsário nas proximidades da Madeira em virtude de se encontrar atrasado relativamente ao comboio. Foi salvo pela corveta da Marinha *Princesa Real* (também conhecida por *Activa*), que escoltava o comboio. Cerca de um mês depois, também nos mares da Madeira, corsários capturaram um bergantim da Armada<sup>722</sup>.

Em Dezembro de 1820 fundeu a cerca de 14 milhas do Cabo da Roca a fragata *Pérola*, à espera de maré e vento de feição para entrar na barra do Tejo. O navio tinha comboiado navios mercantes até Cabo Verde, fazendo depois um cruzeiro até aos Açores e na costa da Metrópole, em virtude da presença nessas águas da corveta *Heroína* (28 peças)<sup>723</sup>. Este navio estava ao serviço do governo revolucionário da Argentina, que se encontrava em guerra com a Coroa espanhola, e tinha largado de Buenos Aires, sob o comando de um americano, com ordens para fazer guerra de corso contra a navegação espanhola. Contudo, as suas acções foram mais de pirataria do que de corso, atacando entre 1820 e 1821, pelo menos dois navios mercantes lusos, um na zona dos Açores e outro nas proximidades da Baía<sup>724</sup>. O mesmo navio corsário, agora acompanhado do brigue *Maypu*, tentou, em Agosto de 1821, capturar o brigue de guerra *Providência*. O navio português, após uma curta paragem na cidade da Praia de Cabo Verde, seguiu para o Rio de Janeiro com a notícia que D. João VI tinha chegado a salvo a Lisboa e jurado cumprir a constituição. Mais uma vez, a forte oposição do navio português, que atacou primeiro o brigue corsário e só depois a corveta *Heroína*, permitiu-lhe escapar após muitas horas de combate, apesar dos danos que tinha sofrido. Curiosamente, a corveta *Heroína* acabou por ser capturada, a 20 de Março de 1823, nas proximidades de Gibraltar pela fragata portuguesa *Pérola*, após uma perseguição de mais de 18 horas, mas sem grande combate<sup>725</sup>.

<sup>720</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.53-54

<sup>721</sup> *Id., ibidem*, pp.54-58.

<sup>722</sup> *Id., ibidem*, p.58.

<sup>723</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino, *op. cit.*, p.1.

<sup>724</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.60.

<sup>725</sup> *Id., ibidem*, pp.66-68.

Outro navio corsário da mesma proveniência, o *Santa Rita*, operou no Verão de 1820 na zona do Golfo da Guiné, até que foi interceptado pela fragata *União* e pela escuna *Maria Teresa* na baía de Loango, a Norte da boca do rio Zaire, onde se encontrava fundeado. Apesar de ter tentado enganar os navios portugueses com uma falsa rendição, o navio corsário acabou por ser capturado<sup>726</sup>.

Na Primavera de 1821, e ainda antes do regresso de D. João VI a Lisboa, Portugal tinha em operações no Estreito diversos navios de guerra, para além de vários navios civis armados<sup>727</sup>. No Verão, a costa do Reino foi patrulhada pela corveta *Lealdade* e o bergantim *Audaz*, que avistou ao largo uma corveta, uma escuna e um brigue. Os dois primeiros navios eram corsários argentinos e, o terceiro, uma presa que tinham acabado de capturar. Apesar da pronta acção da *Lealdade*, pois o *Audaz*, mais lento, não conseguiu aproximar-se dos adversários, apenas foi possível recuperar o brigue que tinha sido apresado, tendo os corsários aproveitado a sua velocidade superior para fugir<sup>728</sup>. Em Outubro a fragata *Pérola*, após ter transportado para o Funchal material de artilharia e pólvora, foi enviada em patrulha para a zona de Gibraltar, pois havia informações que navios corsários de Tunes e a já mencionada corveta de Buenos Aires tinham capturado diversos navios portugueses<sup>729</sup>. Esta fragata, à qual se juntou a *Príncipe D. Pedro* em Agosto, manteve-se na zona de Gibraltar no ano seguinte, tendo como missão principal vigiar os movimentos dos navios corsários do Norte de África e não os deixar sair para o Atlântico<sup>730</sup>.

O final das guerras napoleónicas terá reduzido o número de ameaças contra a navegação mercante portuguesa, que voltam a surgir, embora com menor expressão, sob a forma de corsários dos novos países da América do Sul. Efectivamente, em meados de Setembro de 1822, a cerca de 130 milhas náuticas a Sul dos Açores, a charrua Real *Gentil Americana* avistou um navio que se aproximava pela popa. A charrua, que carregava madeira para o Arsenal de Marinha, estava armada com 10 caronadas de 18 libras e tinha uma guarnição de 40 homens. O navio em aproximação era um navio do Uruguai e estava ao serviço das forças que tinham tomado a Colónia de Sacramento. Contudo, o que pareceu ao atacante uma presa fácil, acabou por não o ser e, depois de mais de uma hora de combate, apenas a superior velocidade do corsário, permitiu que este escapasse. O navio português acabou por retomar o rumo de Lisboa, onde chegou a salvo, havendo a lamentar apenas uma baixa, a do seu comandante, o Capitão-de-fragata Joaquim Manuel Mendes<sup>731</sup>.

<sup>726</sup> *Id., ibidem*, pp.61-63.

<sup>727</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.56-57.

<sup>728</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp.65-66.

<sup>729</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, p.159.

<sup>730</sup> *Id., ibidem*, pp.162-163.

<sup>731</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, pp.73-74.

## 4.2. A Guerra no Mediterrâneo

### 4.2.1. Campanha de Corfu e Batalha de Matapão (1716-1717) (NS)

A participação da marinha portuguesa na Batalha do Cabo Matapão (Matapan, ou Matapam), para além das raras vezes em que colaborou numa força aliada em larga escala, foi um dos acontecimentos navais mais notáveis do reinado de D. João V<sup>732</sup>, afirmação que é consensualmente aceite pela maior parte dos cronistas e estudiosos que sobre ela se debruçaram ao longo destes trezentos anos.

Não obstante a sua popularidade, e o elevado número de textos a que deu origem, continua a ser um tema controverso, e longe de estar devidamente estudado tanto a nível nacional, como internacional.

No dizer de Roger Anderson, “A Batalha de 1717 foi notória em muitos aspectos; foi a última na qual os Venezianos foram ajudados por aliados ocidentais contra os Turcos; foi provavelmente a última vez que a galeras do Mediterrâneo tomaram parte numa esquadra de combate; e uma das poucas ocasiões em que uma esquadra portuguesa operou no Mediterrâneo oriental. As batalhas dos anos seguintes foram travadas apenas por navios à vela, Venezianos contra Turcos.”<sup>733</sup>.

Porém, não foi apenas neste aspecto, que se distinguiu esta batalha. Num outro estudo, Anderson salientava também que ela se notabilizava “pela total falta de conformidade nos relatos dados por diferentes autoridades. De acordo com as simpatias do narrador, o crédito pelo sucesso alcançado pelo lado cristão é dado a uma secção em particular da frota aliada, com exclusão total das restantes.”<sup>734</sup>. Curiosamente, aponta como o melhor exemplo disso, o relato feito por Celestino Soares, nos seus *Quadros Navais*<sup>735</sup>, quando escrevia que a esquadra portuguesa tinha feito mais que a veneziana, papal, napolitana, maltesa e espanhola, todas juntas.

Quem se propuser a estudar este assunto, terá certamente por diante uma tarefa monumental. Não houve nenhuma outra batalha do século XVIII, em que Portugal participou, que tenha dado origem a uma documentação tão vasta, tanto impressa como manuscrita, atualmente dispersa por várias instituições, como o Arquivo Histórico Militar, a Biblioteca do Palácio da Ajuda, a Biblioteca Nacional, ou a Biblioteca Pública de Évora, entre outras, sem contar com os arquivos estrangeiros.

---

<sup>732</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da - **A Batalha do Cabo de Matapão (1717)**, p.18.

<sup>733</sup> ANDERSON, R. C. - **The two Battles of Matapan, 1717 and 1718**, pp.33-42.

<sup>734</sup> “The battle which followed is remarkable for the utter lack of resemblance in the accounts given by different authorities. According to the sympathies of the narrator the credit for such success as there was on the Christian side is given to each section of the Allied fleet to the complete exclusion of the rest”. ANDERSON, Roger Charles - **Naval Wars in the Levant, 1559-1853**, p.259.

<sup>735</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino - **Acção Naval do Cabo Matapam**, pp.81-92.

Conforme refere Valdez dos Santos, seguindo Mata Oliveira<sup>736</sup>, logo após a batalha, “começaram a aparecer em Lisboa inúmeros manuscritos com “escritos ou memórias” daqueles que tinham estado na ação de Corfu ou lutado em Matapan. Chegaram aos nossos dias centenas, se não mesmo milhares, de documentos descrevendo a Grande Batalha Naval do Cabo de Matapan... são volumosos relatórios oficiais, conscientes memórias escritas por oficiais da Marinha ou pelos capelões dos navios... são, até simples cartas pessoais dando notícias a familiares e amigos descrevendo cenas que aconteceram no decorrer das ações e combates travados ou, então, contando os últimos momentos daqueles que deram a vida pela vitória Cristã”<sup>737</sup>.

Mas a tarefa não se finda por aí, devendo naturalmente ser feito o confronto com a vasta fonte documental italiana, maltesa, inglesa, alemã e, sobretudo, a turca, que é a menos conhecida.

Posto isto, neste breve estudo, longe de aprofundarmos demasiado o assunto, e fugindo da monótona repetição cronológica dos sucessivos episódios, iremos sobretudo dar conta dos principais acontecimentos, ou daqueles que serão os mais credíveis e consensuais, e tentar esboçar, a jeito de balanço, os resultados e consequências desta participação portuguesa na chamada “Segunda Guerra da Moreia”.

#### 4.2.1.1. Corfu

O Tratado de Carlowitz (1699), que pôs fim à guerra entre o Império Austriaco e a Turquia, forçou os otomanos a cederem grande número de territórios aos seus vizinhos: parte da Hungria, a Transilvânia e a Eslovénia, à Áustria; uma porção da Ucrânia, à Polónia; a Dalmácia e a Moreia, à República de Veneza.

Contudo, com o perigo da Rússia afastado, após a capitulação de Pruth (1711), a recuperação de Azov e a ratificação, em 1713, do Tratado de Adrianópolis, o Sultão turco volta as suas atenções para Sul, tentando recuperar, para além da sua honra e prestígio, os territórios da Moreia (Peloponeso), que havia perdido para os venezianos.

Prepara-se então para reativar a guerra com a República de Veneza, que lhe parecia mais fraca, e isolada, face aos conflitos em que as outras nações ocidentais estavam envolvidas, na Europa e na América, por ocasião da Guerra da Sucessão Espanhola. Pouco depois, em 1714, dava-se início à 7.ª Guerra Turco-Veneziana (ou Segunda Guerra da Moreia), que se arrastaria até 1718.

Deste modo, o Grão-vizir Ali Paxá, reunindo uma frota de 58 navios e 30 galés, e um exército de 100 000 homens, lançou um ataque contra a Moreia, entre Maio e Setembro de 1715. Face a essa força, Veneza não dispunha mais do que duas dezenas de navios e

<sup>736</sup> OLIVEIRA, J. da Mata - **Alguns Manuscritos sobre a Batalha do Cabo Matapan**. Esta obra enumera alguns dos principais textos manuscritos sobre o tema, embora atualmente esteja naturalmente desatualizada.

<sup>737</sup> SANTOS, N. Valdez dos - **Através do Autor da Dieta Náutica e Militar**, p.12.

15 galés, que preferiu retirar e evitar o combate, permitindo a conquista fácil daquele território, que não voltaria a recuperar.

O passo seguinte, era a captura de Corfu. Os turcos começaram por tomar a ilha de Santa Maura, na posse da *Sereníssima* desde 1684, e o forte de Butrinto, no Mar Jónico. Em Julho de 1716, o seu exército, de mais de 33 000 homens desembarca em Corfu, avançando para a capital, capturando os fortes em seu redor, Mantouki, Garitsa, Avarami e Salvador, iniciando um cerco, que se arrastaria até finais de Agosto.

No entanto, as coisas não correram de feição, como os otomanos esperavam, dado que com a Paz restabelecida no Ocidente, em 1713 pelo Tratado de Utreque, essa situação permitiu aos venezianos contarem com o apoio, direto e indireto, da Áustria. Carlos VI retoma a guerra com os turcos em 1716, abrindo nova frente de combate nos Balcãs, alcançando sucessivas e importantes vitórias, como em Peterwardein (1716) e Belgrado (1717), onde combateu o infante D. Manuel, irmão de D. João V.

Por outro lado, o Papa Clemente XI mostrava-se inquieto com a perda dos territórios venezianos na Grécia, e consequente aproximação dos otomanos da península itálica, o que levou os Estados Pontifícios a reagir, pedindo apoio às diversas nações europeias.

Assim, para além do apoio financeiro francês (estes não queriam lutar ao lado dos austríacos), o Papa, a Espanha, Malta, a Toscânia e Portugal, reuniram forças para apoiar a reduzida frota de Veneza. Esta, composta por apenas 27 navios, via-se na circunstância de ter de enfrentar a meia centena dos navios turcos, argelinos e tunisinos, para além das galeras e meios de transporte, que permitiram o reforço dos sitiantes com tropas e mantimentos.

Em Julho de 1716, a frota cristã aliada, com os navios espanhóis e napolitanos, era já constituída por 69 navios-de-linha, três galeaças, 49 galeotas, e dois brulotes. Ao mesmo tempo, em terra, dado que não tinha meios navais significativos, a Áustria, sob o comando do célebre príncipe Eugénio de Saboia, forneceu um auxílio importante, atacando os otomanos a Norte, na Sérvia e na Roménia.

Esta mobilização geral, depois de diversos avanços e recuos, começou a dar os seus frutos nos combates que se desenrolavam na ilha. A 8 de Agosto, a situação parece finalmente mudar, em favor dos defensores, quando 1500 soldados, com mantimentos e munições, chegaram para reforçar a guarnição, ao mesmo tempo que era divulgada a notícia da vitória alcançada pelos austríacos na Batalha de Peterwardein, três dias antes, e a morte do próprio Ali Paxá, o que animou bastante as forças sitiadas.

A 21 de Julho chega o reforço maltês de quatro navios-de-linha, cinco galés e duas pequenas embarcações e, no fim do mês, quatro navios do Papa, cinco espanhóis, três toscanos, duas galés genovenses, e outros quatro navios de guerra contratados. Houve uma tentativa de ataque dos turcos, mas que não se realizou por falta de vento, e apenas se usaram as galés para apoiar um assalto da cidade, a 18 de Agosto. Três dias depois, surgem no horizonte, seis navios de guerra espanhóis, sob o comando do Marquês Estéban de Mari. No dia

seguinte, os turcos desistem do cerco, embarcando rapidamente nos seus navios, deixando para trás equipamentos e bagagens, incluindo as armas de cerco mais pesadas.

O motivo concreto da retirada turca não é consensual, alguns consideram mesmo como decisiva, a vinda dos navios espanhóis, e a notícia da chegada iminente da esquadra de Portugal. Efetivamente, sabemos que os turcos foram informados da chegada da armada portuguesa. Cunha Ataíde relata que os judeus de Liorne, vendo as nossas naus, “aviserão a Argel e a Corfu aos Turcos, que erão chegadas as naos de Portugal para se encorporarem com os aliados, e que erão naos de grande força, muito numerosas de artilharia e gente, e nobreza.”<sup>738</sup>.

Portugal, que parece ter ignorado o primeiro apelo do Papa, formulado em 17 de Janeiro de 1715, respondera positivamente ao segundo, reformulado a 6 de Janeiro de 1716, comprometendo-se a enviar uma esquadra.

Organizada rapidamente pelo Marquês da Fronteira, e com o apoio do infante D. Francisco, era composta por nove navios, e 4000 homens, que deixaram Lisboa no dia 4 de Junho, sob o comando de Lopo Furtado de Mendonça, conde do Rio Grande, perante a assistência de toda a Família Real, do cardeal da Cunha, do núncio, e de muita nobreza e populares.

**Tabela 16 - Composição da esquadra portuguesa em 1716**

Nome	tipo	comando	peças	guarnição
<i>N.ª S.ª da Conceição</i> (1701)	nau Capitânia	Conde Rio Grande	80	700
<i>N.ª S.ª da Assunção e S. Pedro</i> <sup>739</sup> (1705)	nau Almiranta	Conde de S. Vicente	66	550
<i>N.ª S.ª das Necessidades</i> (1708)	nau Fiscal	Pedro S. Castelo Branco	66	500
<i>Santa Rosa</i> (1716)	nau	Gillet Dedois du Bocage	66	500
<i>Rainha dos Anjos</i> (1716)	nau	Manuel Pereira de Ávila	56	328
<i>N.ª S.ª do Pilar</i> (1716)	fragata	António Lopes	40	200
<i>Santo António de Pádua</i>	brulote	Jorge M. Souto Maior	8	18
<i>S. Domingos</i>	nau hospital		12	40
	tartana		2	15

A 24 de Julho, perto de Almeria, esta força encontrou-se com duas galeotas barbarescas, afundando uma delas, tendo a outra dado à costa. Chegou a Liorne no dia 10 de Agosto, e ali ficou, enquanto o enviado Pedro Álvares Cabral se deslocou a Roma para pedir instruções. Voltou a fazer-se à vela no dia 23, pelo que, quando chegou a Corfu, já os turcos tinham abandonado o cerco, e retirado para o Canal do Norte.

Muito se discutiu o facto de os venezianos não terem aproveitado a oportunidade para atacar os turcos em fuga, ideia refutada pelo *Capitano Generale* Andrea Pisani (ou pelo Senado

<sup>738</sup> ATAÍDE, Tristão da Cunha de (1º conde de Povolide) - **Portugal, Lisboa e a corte nos reinados de D. Pedro II e D. João V: Memórias históricas de Tristão da Cunha de Ataíde 1º Conde de Povolide**, p.280.

<sup>739</sup> Armamento: 1<sup>a</sup> bateria, peças de 24 lbs; 2<sup>a</sup> bateria, 12 lbs; tolda e castelo, 8 lbs.

da República), que se contentou em retirar os seus navios, para bloquear a saída Sul do Canal. Esta relutância permitiu que Mehmed Paxá movesse a sua frota para o Norte, para Butroto (Sul da Albânia), rebocada pelas galés e galeotas, e de lá regressasse à segurança dos Dardanelos.

Esta terá sido a razão, além do atraso, porque os navios de Portugal, assim como outros, não tenham chegado a combater, retirando-se para Messina. Como relatava Francesco Ottieri, “Não foram a tempo os navios auxiliares dos Príncipes, e talvez não pudessem fazê-lo, porque as de Veneza não quiseram perseguir os navios dos Turcos”<sup>740</sup>.

Assim, não se prevendo, portanto, novas operações navais para esse ano, antes da chegada do Inverno, o conde de Rio Grande decidiu iniciar a viagem de regresso, tendo parado em Liorne onde, em outubro, recebeu a ordem da Corte para regressar a Lisboa. Depois de uma paragem em Cagliari, para conserto da nau *Santa Rosa*, por ter desarvorado, entra finalmente no Tejo, a 25 de Novembro, como noticiava Cunha de Ataíde: “chegarão a Lixboa as oito naos de guerra da nossa esquadra, e parecerão em Itália melhor que as mais naos dos coligados”<sup>741</sup>.

Aproveitando a retirada dos turcos para o interior dos Balcãs, as forças aliadas de Schulenburg invadiram o continente, tendo recapturado Butrinto a 2 de Setembro e, dois meses depois, a frota veneziana recuperava ilha de Lefkada.

Porém, tendo a esquadra turca escapado praticamente incólume, assim como as ambições territoriais dos otomanos, o conflito parecia estar longe do fim, e ambos os lados se prepararam para retomar as hostilidades após o inverno.

Antes de terminar o ano, na primeira quinzena de Dezembro, já o Papa Clemente XI voltava a solicitar ao rei de Portugal, D. João V, novo apoio para combater a ameaça turca.

#### 4.2.1.2. Matapão

As hostilidades seriam retomadas apenas no Verão de 1717, quando a frota veneziana, sem o apoio dos aliados, se defronta com a otomana, na Batalha de Imbros, no Mar Egeu, perto da costa da Anatólia, que ocorreu em 12, 13 e 16 de Junho.

Embora pouco conhecida, esta batalha foi bastante importante, pois o desgaste sofrido pela esquadra veneziana, viria a influenciar o seu comportamento no confronto subsequente em Matapão, no mês seguinte, pelo que ela deveria efetivamente ser considerada como uma primeira fase dos combates do Golfo da Lacónia.

Os venezianos achavam-se em clara inferioridade, mas a *Armada Grossa*, sob o comando de Lodovico Flangini, foi capaz de enfrentar a força superior de Hodja Ibrahim Paxá, numa luta que se estendeu ao longo de vários dias. Desta vez, os venezianos alteraram

<sup>740</sup> OTTIERI, Francesco Maria - *Istoria delle guerre avvenute in Europa e particolarmente in Italia per la successione alla monarchia delle Spagne dall' anno 1696 all' anno 1725...*, Tomo IV, p.45.

<sup>741</sup> ATAÍDE, Tristão da Cunha de (1º conde de Povolide), *op. cit.*, p. 280. Embora outros autores apontem as datas de 25 de dezembro (Alexandre da Fonseca), ou 28 de outubro (Saturnino Monteiro), a de Cunha Ataíde, é confirmada pela notícia da *Gazeta de Lisboa*. N° 48, p.272.

a sua estratégia e, numa missão bastante audaciosa, tentaram intercetar a esquadra otomana à saída dos Dardanelos, onde se refugiara no ano anterior.

Flangini chegou à ilha de Imbros no dia 8 com os seus 26 navios, onde ancorou no dia 10, na mesma altura em que lhe era comunicado que a frota turca, de 37 navios-de-linha, um brulote e seis galeotas, se encontrava às portas dos Dardanelos.

Dois dias depois, após uma acalmia dos ventos, a esquadra turca carregou sobre a veneziana, sem que esta tivesse tempo de constituir uma linha de batalha, o que só sucedeu pelas 5 horas da tarde, ao fim de duas horas de combate. Isto permitiu a Flangini contra-atacar em força, prolongando-se a batalha até às 9 horas da noite, sem grandes resultados para ambas as partes, que optaram pelo retirar das esquadras<sup>742</sup>.

No dia 16, pela manhã, a frota turca volta a atacar. Durante o combate, que durou perto de cinco horas, Flangini foi ferido, mas insistiu em manter-se no convés para observar a derrota do inimigo. Neste confronto, com pesadas baixas para os dois lados, seis navios turcos foram gravemente danificados.

O resultado final não foi claro, dado que ambas as frotas se retiraram novamente para as suas bases, bastante danificadas, depois de Flangini ter sucumbido aos ferimentos no dia 22, sendo substituído pelo capitão Lodovico Diedo.

Com a frota a necessitar de água, reparos e munições, Diedo decide recolher para a Moreia, onde esperava encontrar a esquadra portuguesa, que chegara a Corfu no dia 10 de Junho, assim como a frota das galés de André Pisani.

Depois de uma breve paragem em Maratona, Diedo vai para Matapão onde, no dia 2 de julho, se reúne aos navios-de-linha, portugueses (sete), malteses (dois), e venezianos (um); e às galés, venezianas (treze), maltesas (cinco) e toscanas (duas).

Os espanhóis, desta vez, não participaram, mais interessados na recuperação das suas antigas possessões italianas. Embora tenham recebido o subsídio do Papa para armarem os navios de socorro a Veneza, quando a frota saiu, a meio do Mediterrâneo, para grande surpresa de todos, dirigiram-se para a ilha da Sardenha, tomando-a, e depois fazendo o mesmo com a Sicília. Isto deixou Clemente XII, além de atônito, francamente irritado, não só por ter sido enganado, mas sobretudo porque garantira ao Império Austríaco que não seria atacado, ainda para mais por uma esquadra financiada pelo próprio papa.

Entre os dias 3 e 14 de Julho a frota aliada permaneceu ao largo do Cabo Matapão, esperando a chegada dos turcos. A *Armada Sottile* posicionou-se a sudeste do promontório, e os navios-de-linha, mais a Sul.

Na madrugada de 19, a armada cristã posicionou-se no Golfo da Lacónia, à entrada da enseada, organizada em três secções, cada uma com perto de uma dezena de navios-de-linha,

<sup>742</sup> Os turcos perderam um brulote, e o navio veneziano *Colomba*, foi obrigado a retirar-se, por a sua tripulação se ter amotinado após ter sido severamente danificada. BLACKMORE, David - **Warfare in the Mediterranean in the Age of Sail: A History, 1571-1866**, p.119.

a Vanguarda, constituída por nove navios venezianos; o Centro, com 15 navios venezianos; a Retaguarda, com 10 navios, quase todos portugueses, com a exceção de uma nau veneziana, e outras duas, mais pequenas, da Ordem de Malta. Numa delas, a *Santa Catarina* (56 peças), seguia o Bailio de Bellefontaine, a quem o Papa tinha nomeado comandante das forças auxiliares, o que gerou alguns conflitos com o comando português. Como refere Saturnino Monteiro, “de acordo com a estrutura hierárquica delineada pelo Papa, o conde de Rio Grande ficava subordinado a Bellefontaine e este a André Pisani, o que até certo ponto representava uma falta de consideração para com Portugal, atendendo à importância do seu contributo. Assim o terá entendido o conde de Rio Grande, que não só se recusou a substituir a bandeira portuguesa pela bandeira papal, conforme lhe fora ordenado por Bellefontaine, como lhe declarou perentoriamente que não se considerava seu subordinado, mas somente de Pisani!”<sup>743</sup>.

**Tabela 17 - Composição da esquadra aliada 1717**

Nome	Peças	Comando
<b>Vanguarda (Veneza)</b>		
<i>Leone Trionfante</i>	80	
<i>Costanza Guerriera</i>	78	
<i>Aquila Valiera</i>	76	
<i>Trionfo</i>	70	Almirante Lodovico Diedo
<i>Madonna dell'Arsenale</i>	70	
<i>Gloria Veneta</i>	70	
<i>Fenice</i>	56	
<i>San Andrea</i>	56	
<i>San Francesco</i>	54	
<b>Centro (Veneza)</b>		
<i>Terror</i>	88	
<i>Corona</i>	80	
<i>Columba d'Oro</i>	78	
<i>Madonna della Salute</i>	76	Almirante Correr
<i>Grand Alessandro</i>	74	
<i>San Lorenzo Giustinian</i>	70	
<i>San Pio V</i>	70	
<i>Fede Guerriera</i>	56	
<i>Fenice</i>	56	
<i>Rosa</i>	56	
<i>San Pietro Apostolo</i>	54	
<i>Aquiletta</i>	54	
<i>Sacra Lega</i>	54	
<i>Valor Coronato</i>	54	
<i>Nettuno</i>	50	

<sup>743</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino - **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa 1669-1807**, Vol. VII, p.100.

Nome	Peças	Comando
<b>Retaguarda (Portugal, Malta, Venezuela)</b>		
<i>Santa Catarina (Malta)</i>	56	Almirante Bellefontaine
<i>San Raimondo (Malta)</i>	46	
<i>N.ª S.ª da Conceição</i>	80	Almirante Conde do Rio Grande
<i>N.ª S.ª do Pilar</i>	80	Vice-almirante Conde de São Vicente
<i>N.ª S.ª das Necessidades</i>	66	
<i>Santa Rosa</i>	66	
<i>N.ª S.ª da Assunção</i>	66	
<i>São Lourenço</i>	58	
<i>Rainha dos Anjos</i>	56	
<i>Fortuna Guerriera (Veneza)</i>	70	

Efetivamente, das esquadras da retaguarda, a portuguesa era naturalmente a mais forte e mais poderosa, e significativamente melhorada, relativamente ao ano anterior, como se verá adiante.

**Tabela 18 - Composição da esquadra portuguesa em 1717**

Nome	tipo	comando	peças	guarnição
<i>N.ª S.ª da Conceição</i> (1701)	nau Capitânia	Conde Rio Grande	80	700
<i>N.ª S.ª do Pilar</i> <sup>744</sup> (1716)	nau Almiranta	Conde de S. Vicente	80	700
<i>N.ª S.ª da Assunção e S. Pedro</i> <sup>745</sup> (1705)	nau Fiscal	Pedro S. Castelo Branco	66	500
<i>N.ª S.ª das Necessidades</i> (1708)	nau	Gillet Dedois du Bocage	66	500
<i>Santa Rosa</i> (1716)	nau	João Batista Rolhano	66	500
<i>Rainha dos Anjos</i> (1716)	nau	José Pereira de Ávila	56	350
<i>S. Lourenço JGC</i> (1716)	nau	Bartolomeu F. Araújo	58	350
<i>Santo António de Lisboa</i>	brulote	Jorge M. Souto Maior	8	40
<i>Santo António de Pádua</i>	brulote	Tomás Tully	8	40
<i>S. Tomás de Cantuária</i>	charrua hospital	António dos Santos	20	100
	tartana/aviso	José Baganha	18	60

Não nos interessa aqui, naturalmente, discorrer sobre a extensa cronologia dos factos, já conhecida, e inúmeras vezes repetida, os quais, como dissemos, carecem ainda de confirmação, de um confronto e análise crítica das fontes, mas apenas fazer um breve resumo dos principais acontecimentos.

<sup>744</sup> Embora dada como sendo de 1715 por diversos autores, ela foi construída na Baía em 1716, como refere a Gazeta de Lisboa “entrou no porto desta Cidade a frota da Bahia, composta de 17 navios, comboyada por duas naos de guerra, a Esperança e N S do Pilar, havendo sido fabricada esta última no estaleiro da Bahia, embarcação poderosa, muy veleira, e de 70 peças, tudo á ordem do Capitão de mar e guerra Bras Nunes.” Gazeta de Lisboa, nº 44, p.240. Armamento: 1<sup>a</sup> bateria, peças de 38 lbs; 2<sup>a</sup> bateria, 18 e 12 lbs; tolda e castelo, 8 lbs.

<sup>745</sup> Armamento: 1<sup>a</sup> bateria, peças de 24 lbs; 2<sup>a</sup> bateria, 12 lbs; tolda e castelo, 8lbs.

A frota de Ibrahim-Paxá, com perto de 40 navios e quatro galés, foi avistada a Sul, no lado Oeste da entrada da baía, no dia 19 de Julho. Depois de sucessivos dias de calmaria, com um vento leve de SSE, tinha a vantagem, e atacou. Diedo, incapaz de navegar a Oeste da frota otomana, decidiu navegar lentamente para Leste, através da baía, tentando sempre manter a salvo a esquadra das galés.

Os navios otomanos começaram a disparar contra as venezianas, ao que estas responderam energicamente, tendo-se prolongado, durante cerca de hora e meia, o duelo de artilharia entre a vanguarda cristã e os turcos. Alguns navios turcos tentaram tornear a testa da coluna cristã, dando ideia de que pretendiam ir atacar as galés, porém, após alguma troca de tiros, desistiram, e voltaram a integrar-se na sua coluna.

Por volta das 8 h 30m, a esquadra otomana chegou ao alcance da retaguarda cristã, dando início a um novo duelo de artilharia a grande distância, porém, o vento voltou a amainar, imobilizando as frotas, situação que se repetiu por diversas vezes nesta batalha.

Depois do episódio ocorrido na parte da manhã, em que o Paxá turco, na sua capitânia de 110 peças, escoltado de 15 sultanas, foi buscar as armas de Portugal, sendo forçado a recuar, e da investida audaciosa do Conde de S. Vicente, a participação mais importante da frota portuguesa deu-se no início da tarde, quando a batalha se travou, quase exclusivamente, entre as dez naus que constituíam a retaguarda da armada cristã, e as quinze naus turcas que se lhes opunham. Como relatava Pedro Castelo Branco, “Os Venezianos se conservarão sempre em huma enexplicavel confusão sem entrar em linha, nem tomarem forma, pondo-se fora do combate, como se vierão só a ser testemunhas do que obravão os Portugueses, em defensa dos Estados e interesses da sua República”<sup>746</sup>.

Mas isso não terá sido bem assim. Sabemos que quando todas as naus turcas assolavam a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, à vante da coluna portuguesa, a nau veneziana *San Pio V* (70), a mais próxima da coluna veneziana, foi também severamente atingida, tendo perdido todos os mastros, em consequência do combate.

A esquadra portuguesa ficou muito destroçada de mastros, velas, e enxárcias, com os costados perfurados pelas balas da artilharia inimiga, mas que, “não fora a boa construção dos seus navios, e fortaleza das suas madeiras todos pirigarião, ou pello menos a mayor parte das suas goarniçois”<sup>747</sup>. A própria *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar* foi, das naus da frota portuguesa, a que mais sofreu.

Estas informações estão em clara contradição com o que afirma Saturnino Monteiro. Segundo ele, “sob o ponto de vista táctico, tratou-se de uma batalha com muito pouco interesse já que, devido à ausência de vento, os navios se conservaram praticamente

<sup>746</sup> CHIRINO, D. Inofre [Pedro de Sousa Castelo Branco] - *Rellacao do sucesso que teve a Armada de Veneza onida com as esquadras auxiliares de Portugal e outros principes catholicos na costa da Morea contra o poder otomano offerecida ao Illustrissimo Senhor D. Felipe Tana Marques de Entreives. Comandante por S.M. na Cidade de Messina, e seu repartimento*, pp.15-16. Trata-se de uma obra publicada sob o pseudónimo de D. Inofre Chirino, clérigo regular da Divina Providência, identificado por Inocêncio da Silva, como sendo Pedro de Sousa Castelo Branco. (*Dicionário Bibliográphico Portuguez*, T. VI, p.449),

<sup>747</sup> CHIRINO, D. Inofre [Pedro de Sousa Castelo Branco], *op. cit.*, p.16.

imobilizados durante toda ela sem possibilidade de efetuar qualquer manobra”, concluindo que se resumiu a “um aparatoso duelo de artilharia à distância, milhares de tiros disparados, vergas e mastaréus quebrados, cabos cortados, velas feitas em pedaços e algumas centenas de mortos e feridos, mas sem que nenhum navio tivesse ficado seriamente danificado no casco, e muito menos tivesse sido afundado ou incendiado”<sup>748</sup>.

Embora com alguma incerteza, considera-se que os portugueses tiveram cerca de 50 mortos e 150 feridos, tendo sido a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, a mais castigada, como vimos, atingindo cerca de um quarto das baixas totais. Cremos que esse facto esteja relacionado com um episódio funesto, que parece ter sido esquecido, ou excluído, das descrições da época, narrado por Francesco Ottieri: “Se ao maior e mais forte navio de Portugal não lhe tivesse acontecido uma inesperada desgraça, teria facilmente feito presa a uma sultana turca, a qual depois de perfurada pelos canhões, ficou imobilizada, sem poder fugir do ataque; mas quiseram aqueles que receberam a ordem do capitão, reagir com mais pressa do que advertência [...] que tinha ordenado que se abrisse uma caixa cheia de granadas, e que se as distribuíssem pelos soldados, para que cada um a atirasse ao navio inimigo. O Oficial, que tinha a chave da caixa, levou uma tocha acesa para ver melhor a caixa aberta. Desgraçadamente caiu uma fagulha que pegou fogo às granadas, pelo que morreram muitos homens e outros ficaram feridos, e os estropiados foram ainda muito mais. Por isto o navio inimigo conseguiu fugir do risco em que se encontrava, e conseguiu unir-se à esquadra otomana.”<sup>749</sup>.

Com a retirada da frota turca, e a necessidade urgente de reparações, a esquadra portuguesa largou de Corfu a 16 de Agosto. No dia 24 chegou a Messina, onde permaneceu até 2 de Outubro, reparando as avarias que sofrera.

Na Sicília, foi muito aplaudida e festejada, e visitada pelos diferentes tribunais, “e ali, e em toda a Itália se publicou o dever-se à nossa esquadra a salvação da armada de Veneza, como foi notório, a todas as nações que se acharão no dito conflito, e ficarão os venezianos com mais opinião de políticos, que de valerosos.”<sup>750</sup>.

Por fim, a esquadra portuguesa largou de Messina a 2 de Outubro, voltando a entrar no Tejo a 6 de Novembro, recebida com grande entusiasmo e aplauso. A esse propósito, o soberano mandou cunhar uma medalha comemorativa, a Antonin Mengin, em homenagem à grande vitória alcançada contra os turcos, destacando o papel da esquadra portuguesa.

Numa das faces, representa o rei, de perfil, de forma muito semelhante às moedas, no reverso, a inscrição ‘Ob Urbem Seruatam’, e no exergo, “Pvgn. Lacon[ensi]. Sinv. Pvgnata. Tvrinar[vm]. Classe. A. Lvsitanor[vm]. Bell[icis]. Navib[us]. Fvgata. Romanor[vm]. Venet[orvm]. Thvscor[vm]. Militensivmq[ve]. Triremibvs. Tvtis” (Na batalha do Golfo de

<sup>748</sup> MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p.107.

<sup>749</sup> OTTIERI, Francesco Maria - *Istoria delle guerre avvenute in Europa e particolarmente in Italia per la successione alla monarchia delle Spagne dall' anno 1696 all' anno 1725..., Tomo IV*, p.74.

<sup>750</sup> ATAÍDE, Tristão da Cunha de (1º conde de Povolide), *op. cit.*, p. 303.

Lacónia, a frota turca foi posta em fuga pelos navios de guerra lusitanos, sendo salvas as galés de romanos, venezianos, toscanos e malteses), frase que ilustra, de forma clara, o sentimento geral de orgulho nacional.

Também em Roma seria cunhada outra medalha comemorativa, pelo célebre medalhista Otto Hamerani, tendo numa das faces, um retrato do rei D. João V, com uma peruca comprida e armadura, rosto a três quartos, à direita, com a legenda; “*Ioannes. V. Rex. Portvg. Et. Algarb.*”. No reverso, um navio passa entre dois rochedos flanqueados por colunas (Colunas de Hércules) com a legenda, “*Qva. Data. Porta. Ivvat*” (Pela passagem que lhe é aberta ele se propôs a socorrer.). E, no exergo: “*Fvsis. Fvgatisqve. Tvrccis. Lvsit[ana]. Classis subsid[ia]tvr. Ad Taenarvm. P[romontorium]. 1717*” (Os turcos foram desbaratados e postos a fugir, com a frota lusitana em Matapão em 1717). Esta medalha foi posteriormente reproduzida em gravura, com desenho de Bento Morganti, e buril de Pedro Massart de Rochefort, em 1737.

No ano seguinte, o Império Otomano, por um lado, e a monarquia Habsburgo com a República de Veneza, pelo outro, concordaram em pôr fim à guerra. O tratado de paz de Passarowitz refletia a realidade militar: os otomanos perdiam o banato de Tameswar (Vilaiato de Timișoara), o Norte da Sérvia, Belgrado, o Norte da Bósnia e a Valáquia menor, mas recuperavam de Veneza o Peloponeso e Creta, ficando a Sereníssima República, apenas com as ilhas jónicas e a Dalmácia.

Veneza acabaria por perder o seu *Dominium Maris* no Mediterrâneo, sobretudo em favor do Império Austríaco, o verdadeiro vencedor da Guerra Turco-Veneziana, que rapidamente também recuperou a posse das ilhas italianas tomadas pelos espanhóis.

A Batalha de Matapão seria a última em que lutaram juntas, a *Armata Grossa*, e a *Armata Sottile*, ou seja, navios e galés. Quando, no ano seguinte, as frotas da Sereníssima e as otomanas se voltam a defrontar, no mesmo local, os venezianos deixaram as galés no Adriático, agindo autonomamente.<sup>751</sup> A galé parecia ter assistido ao fim dos seus dias, fruto naturalmente da confusão que se gerara na batalha de 1717.

### c) Balanço

Podemos sem reservas afirmar que a participação da Armada portuguesa nas campanhas do Mediterrâneo oriental, se pautou por um resultado bastante positivo, em diferentes domínios, tanto político, como diplomático e militar.

Como é sabido, logo em finais de 1716, após a campanha de Corfu, Clemente XI recompensou D. João V, elevando a arquidiocese de Lisboa a Patriarcado (e a consequente divisão da cidade em Lisboa Ocidental e Lisboa Oriental), através da Bula *In supremo apostulatos solio*, de 7 de Novembro de 1716. Nascia assim o terceiro, dos três únicos patriarcados da Igreja Católica, somando-se ao de Roma e de Veneza. Por esta razão, o soberano português nem precisava de ter respondido positivamente ao apelo de 1717.

<sup>751</sup> CANDIANI, Guido - **Vele, remi e cannoni**, p.160.

Do ponto de vista militar, é incontestável a vitória e o bom desempenho da frota portuguesa, independentemente dos habituais exageros de algumas descrições ou interpretações. O extraordinário número de relatos a celebrar o sucesso das armas portuguesas é disso prova, pois não nos parece viável que houvesse tanta gente, e tão diversa, a mentir sobre a mesma coisa, ao mesmo tempo. Durante anos, esta participação deu origem a diversos textos, como vimos, e também a uma nova iconografia, que se desenvolve na Gravura, no Azulejo, ou na Pintura, de que a mais célebre, é o famoso retrato de D. João V, com a batalha em pano de fundo, pintado por Giorgio Domenico Duprà (1689-1770) por volta de 1719.

Por outro lado, ela contribuiu igualmente, de forma positiva, para o crescimento e progresso da Armada Real. Se observarmos o gráfico da sua evolução, podemos reparar que na primeira década de Setecentos ela se encontrava numa situação de grande insuficiência, com um índice de crescimento bastante débil, como referem as fontes a que nos referimos em capítulo anterior. Não será mera coincidência, o facto de assistirmos a um aumento exponencial da Armada a partir de 1715 (que se manterá até cerca de 1730), vindo a atingir um pico máximo em 1719 com um total de perto de 20 navios-de-linha<sup>752</sup>, o dobro dos que tinha em 1710.

Este empenho evidente do rei no desenvolvimento das forças navais portuguesas, encorajado pelo infante D. Francisco, terá nascido naturalmente após o ataque dos corsários franceses ao Rio de Janeiro, em 1710 e 1711, mas é, sobretudo a partir de 1715, que se começam a observar alguns resultados.

Um deles, patenteia-se na contratação do construtor naval inglês William Warden, em conjunto com o seu filho Francis, que lhe sucederá, à frente das várias inovações dos estaleiros da Ribeira das Naus de Lisboa, e cujo modelo “inglês”, se estenderia aos arsenais do Brasil, até ao reinado de D. José.

Outro aspeto importante, é a aceleração da produção dos respetivos estaleiros, que previa o lançamento de dois navios por ano, assim como a contratação e compra de unidades no estrangeiro.

Como vimos, em 1716, ainda antes do regresso da nossa esquadra enviada a Corfu, foi dirigido ao Almirantado de Amesterdão, das Províncias Unidas, um pedido de compra de quatro navios-de-linha, o qual respondeu favoravelmente em novembro desse ano, cedendo dois navios de 72 e dois de 64, já apetrechados com a respetiva artilharia e equipagem<sup>753</sup>. O plano era provavelmente que os mesmos viessem a integrar a esquadra de 1717, mas, por atrasos ainda por explicar, os navios neerlandeses só chegaram a Lisboa em Novembro desse ano<sup>754</sup>, não tendo podido participar na Batalha de Matapão.

<sup>752</sup> Apenas superado pelo ano de 1725. Contudo, em nenhum outro ano, dos quase cinquenta do seu longo reinado, se assistiu a um acréscimo de unidades tão elevado, como o de 1717.

<sup>753</sup> Como referido, tratava-se do *Zeeland* e do *Gelderland*, de 74, do *Prinz Friso* e do *Daalhem*, de 64, do construtor Jan van Rheenen. Os mesmos seriam, entretanto, rebatizados como *Nossa Senhora da Luz*, *Nossa Senhora do Monte do Carmo*, *Nossa Senhora do Cabo* e *S. Pedro de Alcântara*, e *Nossa Senhora da Guia*,

<sup>754</sup> **Gazeta de Lisboa**, 11 Novembro 1717.

O relato da sua chegada, por Cunha de Ataíde, parece ser claro sobre os objetivos subjacentes à sua compra: “A nossa esquadra, como se tem dito, veio invernar a Lixboa [...] Chegarão logo de Olanda quatro naos de guerra que El-rei Nossa Senhor lá tinha mandado comprar duas de 70 peças, e duas de 64 peças, com capitães e marinheiros holandeses [...] e além destas naos de guerra, havia outras, e as que comboiavão as frotas. E se não se fizerão as pazes do Emperador e Veneza com o Turco, e se El-Rei Nossa Senhor mandara a esquadra a levante no ano seguinte de 1718, podia ser mais numerosa e forte.”<sup>755</sup>.

Por outro lado, podemos igualmente verificar que a esquadra de 1717 não só era ligeiramente superior em número, mas também em força e qualidade, com navios mais modernos e mais bem artilhados. Para além do aumento das peças de artilharia, cujo total sobe de 396 para 526, os navios estavam equipados com canhões de superior calibre. As naus de 80 peças possuíam agora canhões de 36 libras na coberta inferior, 12 libras na coberta superior, e 8 libras na tolda e castelo; as de 66 peças, com canhões de 24 ou 18 libras na primeira coberta, 12 libras na segunda coberta, e 8 libras na tolda e castelo; e as de 56 peças, com canhões de 12 libras primeira coberta, 8 libras na segunda coberta, e 6 libras na tolda e castelo<sup>756</sup>.

Note-se, como se refere na descrição de Pedro de Sousa de Castelo Branco, que os canhões de 36 libras, eram “pella conta francesa”<sup>757</sup>, o que correspondia, na prática, a 38,8 lbs (17.6 kg). Instalados no convés inferior dos maiores navios-de-linha, o canhão de 36 libras era o maior calibre usado na Marinha francesa, desde o tempo de Luís XIV, e superior ao usado pelos ingleses que, mesmo no *Establishment* de 1719, aumentaria o calibre dos canhões da primeira bateria, das naus de 80 peças, para apenas 32 libras.

Isto é um claro exemplo da modernização operada nos navios portugueses, de 1716 para 1717, e da qualidade da nossa esquadra, na missão de auxílio à frota veneziana.

#### 4.2.2. A esquadra aliada no bombardeamento de Argel (1784) (NS)

A participação portuguesa no ataque a Argel de 1784, por esquecimento, ou desinteresse, é um dos eventos menos conhecidos da nossa História Naval, circunstância que, em 1863, já Celestino Soares chamara a atenção<sup>758</sup>. O facto é de que se trata de um episódio controverso, cuja interpretação dos resultados e consequências não tem sido consensual.

Conforme já foi mencionado anteriormente nesta obra, durante séculos, os corsários da Barbária e das províncias otomanas do norte de África, como Argélia, Tunísia, Trípoli

<sup>755</sup> ATAÍDE, Tristão da Cunha de (1º conde de Povolide), *op. cit.*, p.308.

<sup>756</sup> Segundo informação de ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar: Naus e Navetas (1700-1737), Parte II, Vol. II**, pp.13-15.

<sup>757</sup> “Constava esta de feta Nauios de ficoenta e feis peffas athe oitenta, os maiores com as baterias de vinte e quatro, e trinta e feis libras de balla pella conta francesa , e os outros à sua proporção.”, CHIRINO, D. Inofre [ Pedro de Sousa Castelo Branco] - **Rellacao do sucesso que teve a Armada de Veneza (...)**, p.6.

<sup>758</sup> SOARES, Joaquim Pedro Celestino - **Quadros naves**, vol. 3, p.287.

e do sultanado de Marrocos, tornaram o Mediterrâneo numa região extremamente perigosa para a navegação e comércio das diversas nações ocidentais, nomeadamente quando ultrapassavam o Estreito e se aventuravam pelo Atlântico, atacando navios provenientes da Ásia, de África e das Américas<sup>759</sup>. Para além do ataque aos navios, faziam incursões às povoações costeiras do sul ao norte da Europa, para saquear e capturar escravos que eram vendidos no Norte de África, na Turquia, e noutras partes do mundo muçulmano. Os assaltos a navios e povoações, providenciavam aos governantes das nações otomanas, e aos comandantes dos seus navios, uma fonte substancial e inesgotável de rendimento, através da venda do saque, dos escravos e do resgate de cativos. Segundo consta, entre o século XVI e o século XIX, terão sido capturados e vendidos como escravos, perto de 1,25 milhões de europeus.

A perca de interesse, e de força, do Império Otomano, em relação ao Mediterrâneo Ocidental, parecia anunciar um enfraquecimento das bases piratas do norte de África. Contudo, não foi isso que sucedeu, até porque o sultão se recusava a interferir nos assuntos internos das regências. O Tratado de Paz que Carlos III da Espanha celebrou com a Turquia, ao contrário do esperado, não fez cessar o ataque constante aos navios desse país.

Quando Mohamed Ben Othmane sucede ao *Dey* Baba Ali em 1766, a Espanha tentou estabelecer a paz com a Regência, mas as negociações apenas resultaram numa mera troca de cativos entre Novembro de 1768 e Fevereiro de 1769. Após um breve período de tranquilidade, as atividades dos corsários argelinos intensificam-se na costa sul da Espanha, a paz não apresentava grandes vantagens, a pirataria rendia muito, o que levou a Coroa espanhola a desenvolver um plano de “Limpieza del Mar” para tentar acabar com a presença corsária no Mediterrâneo Ocidental.

Em 1775, Alejandro O'Reilly, ao comando de uma armada, é enviado para tomar Argel, mas foi derrotado perto de El Harrach. Como resultado, e face ao contínuo impasse das tentativas diplomáticas, Carlos III decide-se novamente pela guerra, no que resultou o primeiro ataque a Argel, em 1783.

Para essa missão foi constituída uma Esquadra espanhola, sob o comando de Don António Barceló, que efetuou um bombardeio à cidade argelina. A “frota de castigo” era liderada pelo navio de Antonio Barceló, *El Terrible*, de 70 peças, acompanhada por outros três navios-de-linha, quatro fragatas, três balandras, quatro tartanas, doze xavecos e outros pequenos barcos, incluindo dezanove lanchas canhoneiras com peças de 24, vinte e duas lanchas bombardeiras com morteiros, lanchas de abordagem, e duas fragatas da Ordem de Malta, que se associaram a esta cruzada naval contra os muçulmanos.

Contudo, apesar dos pesados danos sofridos, os argelinos não cederam e, em Setembro do mesmo ano, cinco corsários argelinos capturaram dois navios mercantes espanhóis perto de Palamós, numa atitude de claro desrespeito e desafio.

<sup>759</sup> A este propósito, veja-se o capítulo anterior “Piratas e Corsários no Atlântico”.

Face aos fracos resultados obtidos, foi então decidido que, no ano seguinte, se deveria repetir o ataque, agora com uma nova esquadra, mais forte, e com o apoio de novos aliados, composta de navios espanhóis, portugueses, do Reino de Nápoles e da Ordem de Malta.

Esta grandiosa esquadra, era composta pelas seguintes embarcações<sup>760</sup>:

**Tabela 19**

<b>Tipo</b>	<b>Esquadra</b>	<b>Nome</b>	<b>Peças</b>	<b>Comando</b>
<b>Navios de Linha</b>	Espanha	<i>El Rayo</i>	80	Baltazar de Sesma
		<i>San Sebastian</i>	70/74	Marquês de Castanar
		<i>San Fermín</i>	70/74	Miguel de Goicochea
		<i>Septentrion</i>	70/74	Diogo Quevedo
	Nápoles	<i>S. Giovanne</i>	60/64	M. de Bologna
		(outro não identificado)	60	
	Malta	<i>S. Zacharias</i>	60	Cav. Tomasi
	Portugal	<i>Sto António e S. José</i>	64	Ramirez Esquível
		<i>N.ª S.ª do Bom Sucesso</i>	64	José de Mello
<b>Fragatas</b>	Espanha	<i>Pilar</i>	40/42	D. N.
		<i>Santa Rosa</i>	40	Pascoal de Bonanza
		<i>Rufina</i>	36	Marcos Fungion
		<i>Astrea</i>	36	João Galarza
		<i>Loreto</i>		
		<i>Carmo</i>		
		<i>Santa Clara</i>		
		<i>Colomb</i> <sup>761</sup>		
	Nápoles	<i>Minerva</i>	40	
		<i>Santa Teresa</i> <sup>762</sup>	36	
		<i>Santa Doroteia</i>	36	
	Malta	<i>Santa Isabella</i>	40	M. de Suvirá
		<i>Santa Maria</i>	36/40	M. de Suffren
	Portugal	<i>Golfinho</i>	40	Tomás José de Melo
		<i>Tritão</i>	44	Pedro Mendonça Moura

<sup>760</sup> Esta listagem é baseada nas notícias do *Le Courier de L'Europe*, e na lista publicada por Celestino Soares, que a reproduziu a partir da *Gazeta de Lisboa*: “Lista das embarcações, de que deve constar a expedição destinada contra Argel, segundo o plano remetido à Corte de Madrid”, **Segundo Suplemento à Gazeta de Lisboa**, 3 de Julho de 178. No entanto, Celestino Soares não parece ter visto o acrescento publicado pela *Gazeta* que, para além de trazer mais informações, indica o número de peças de artilharia das mesmas unidades, que o autor parece desconhecer. Estas indicações, são por vezes distintas das indicadas no *Le Courier de L'Europe*, pelo que aparecem em segundo lugar nesta lista. Também de notar que, o periódico londrino, designa como chalupas as embarcações que a *Gazeta* chama lancha. Veja-se **Gazeta de Lisboa**, 27 de Julho de 1784. Na mesma notícia, dá-se nota da junção prevista dos navios portugueses, assim como de outros navios de guerra espanhóis, como a nau *Hespaniola* e *Guerrero*, as fragatas *Rosa*, *Loreto* e *Carmo*, e o bergantim *Bilbo*, que andavam cruzando o Mediterrâneo naquela altura, o que atingiria as cerca de centena e meia de unidades desta poderosa frota.

<sup>761</sup> Estas quatro fragatas espanholas não constam da lista de Celestino Soares.

<sup>762</sup> Esta fragata não é referida por Celestino Soares.

Tipo	Esquadra	Nome	Peças	Comando
Xavecos	Espanha	<i>Catalan/Catan</i>	36/34	Frederico Gravina
		<i>Murciano</i>	32/34	José Giron
		<i>Lebrel</i>	32	Juan de Deus Poncel
	Nápoles <sup>764</sup>	<i>Gamo</i>	32	Miguel Falcón
		<i>Santo Antonio</i>	26/28	Juan de Arizabala
		<i>San Luis</i>	24/28	José Gonzalez
		<i>San Sebastian</i>	24/28	José Olozaga
		<i>S. Díaz</i> <sup>763</sup>	28	José Ramos
		<i>Carmen</i>	20/18	Francisco Villamiel
		<i>San Lino</i>	20/18	José Aldama
		<i>San Blas</i>	20/18	Juan Eslava
Bergantins	Espanha	<i>Defensor</i>	26	
		<i>Diligente</i>	26	
		<i>Atocha</i>	12/24	Estanislao Juez
		<i>Murray</i>	12/14	Antonio Mitalles
Balandras	Espanha	<i>San Leon</i>	12	Pedro Argain
		<i>Bilbo</i>		
		(2 bergantins)		
		<i>Primera Resolucion</i>		Teodoro Escaño
Galeras	Malta	<i>Segunda Resolucion</i>		José Garisti
		<i>Tartaro</i>		N. Preduera
		(duas balandras)		
		<i>Capitana</i>	7	Bailli de Freslon
Brulotes	Espanha	<i>Patrona</i>	7	
		<i>S. Luís</i>	7	
		<i>Magistrata</i>	7	
		<i>Guiter</i>		
outros navios	Espanha	<i>Joven José</i>		
		<i>Real Jorge</i>		
		<i>Sol Dourado</i>		
		(duas galeotas)		
		(24 lanchas bombardeiras)		
		(11 lanchas morteiro)		
		(32 canhoneiras)	24	
		(4 lanchas canhoneiras)	12	
	Nápoles	(6 lanchas s abordagem)		
		(1 transporte de víveres)		
		(1 polacra Hospital)		
	Malta	(1 corveta Hospital)		
		(1 polacra de víveres)		
		(1 navio Hospital)		
		(1 transporte de víveres)		

<sup>763</sup> Navio não referido na lista do **Le Courier de L'Europe**.

<sup>764</sup> Celestino Soares chama a estes xavecos, *Vigilante e Protector*.

Assim, em Julho de 1784, a esquadra, com mais de uma centena de navios saiu de Cartagena com o objetivo de atacar Argel. Era uma clara demonstração de força e, naturalmente, não era apenas para intimidar os argelinos. De facto, os nove navios-de-linha, e as quinze fragatas, pouco ou nada interviveram, tendo o combate sido sobretudo desenvolvido pelos xavecos, lanchas bombardeiras e canhoneiras, de ambos os lados do conflito.

As lanchas canhoneiras tinham surgido durante o cerco a Gibraltar, graças ao engenho de Antonio de Barceló. Eram barcos de propulsão mista, com remos e um mastro, armados na proa com um canhão de 24 libras. Alguns deles foram também armados com morteiros e obuses com granadas explosivas. Os xavecos, e outras embarcações ligeiras, ficavam de vigia, para as rebocar, caso necessário, enquanto os navios-de-linha ficavam mais atrás, resguardando-se das perigosas “balas vermelhas”<sup>765</sup>, que tanto dano haviam feito em Gibraltar.

Estas lanchas, funcionavam como pequenas baterias flutuantes avançadas, encontrando-se em posição de grande risco, na primeira linha de combate, deixando os navios maiores a salvo da artilharia inimiga.

A acção punitiva da frota conjunta era olhada com grande expectativa por algumas nações europeias. Conforme referia o cronista do *Le Courier de L'Europe*, “aguarda-se para breve a ordem de saída da frota combinada. A circunstância desta campanha diz respeito não apenas a todos os Soberanos, mas a todos os indivíduos da Europa; A humanidade clama pela destruição daqueles bárbaros que há tanto tempo infestam os mares que frequentam e têm cometido tantos roubos impunemente”<sup>766</sup>.

Em Nápoles, onde a esquadra se colocava sobre a proteção de Santo António de Pádua (em Espanha, sob Nossa Senhora do Carmo) as solenidades e os festejos populares tiveram um particular desenvolvimento nesse ano.

No entanto, nem todos os europeus pareciam particularmente preocupados com o assunto, antes pelo contrário, algumas nações, como a França e a Inglaterra, que tinham acordos com os argelinos, até favoreciam o ataque dos piratas, sobretudo às potências do Sul, nomeadamente a Espanha, no intuito de enfraquecerem o comércio das potências inimigas. Como refere Pedro Miguel Pereira, “Todas as potências estavam interessadas em obter imunidade para os seus navios, mas todas estavam igualmente empenhadas em que

<sup>765</sup> As “balas vermelhas”, eram balas previamente aquecidas em fornos a alta temperatura, antes de serem disparadas. Eram projéteis incendiários, mas ofereciam uma série de vantagens sobre os projéteis convencionais, que lhes permitiria apontar e atingir o local desejado para causar o máximo de dano possível, provocando incêndios dentro de fortificações e povoações. Mas o principal alvo destas munições eram os navios, suscetíveis de arder facilmente se uma destas balas atingisse o casco ou, melhor ainda, se chegassem à câmara onde as velas e cordas sobressalentes estavam armazenadas. Assim, embora o uso de balas vermelhas fosse cada vez mais restrito a bordo de navios de guerra, devido aos riscos envolvidos, gozavam de uma popularidade considerável como munições para artilharia de fortalezas e de cerco, sendo usadas até tão tarde como a Guerra Civil Americana, até ao aparecimento dos navios de ferro.

<sup>766</sup> *Le Courier de L'Europe*, Vol. 16, nº 5, p.34.

os ataques contra rivais continuassem, o que impedia ataques concertados e consequentes contra os piratas”<sup>767</sup>.

Por isso são perfeitamente credíveis as informações de que conselheiros e técnicos militares, ingleses e franceses, tenham colaborado com os argelinos no aperfeiçoamento, na construção de fortificações e baterias, das defesas de Argel, após o primeiro ataque de 1783. Um navio mercante inglês que atracara em Cartagena, vindo de Argel, a carregar cereais, avisara que ali vira uma fragata veneziana, a descarregar material de guerra, assim como uma outra embarcação francesa.

Quando as velas da frota espanhola já se encontravam à vista, alguns navios mercantes europeus ainda se encontravam ancorados em Argel, como foi o caso de uma nau sueca que teve de fugir à pressa sem ter embarcado a sua carga: “Um navio sueco acaba de chegar a este porto vindo de Argel. O capitão relata que quando se estava a preparar para embarcar as mercadorias que deviam formar a sua carga, os Sentinelas da Argélia sinalizaram para avisar que tinham avistado a esquadra espanhola: este aviso gerou a maior confusão na cidade e no porto; todos os navios estrangeiros que estavam neste porto, apressadamente se fizeram à vela, para não ficarem presos o tempo todo do bombardeamento; a embarcação sueca procedeu do mesmo modo, e partiu sem levar a sua carga.”<sup>768</sup>.

A *Gazeta de Lisboa* é muito parca no tocante aos preparativos da nossa esquadra, em claro contraste do que, desde Janeiro, se ia referindo aos preparativos das esquadras espanhola e napolitana. No entanto, não deixa de noticiar a partida da mesma, no dia 19 de Junho, referindo-se à sua constituição e comando, e que “Suas Magestades e A. A. forão no mesmo dia jantar a Cachias, para dalli verem sahir a dita Esquadra”<sup>769</sup>.

Portugal participou com uma força modesta, é certo, mormente em contraste com a espanhola, e mesmo inferior à napolitana, pouco adequada ao tipo de missão que se preparava, sem lanchas bombardeiras e canhoneiras, que se mostraram fundamentais, e sem incluir navios de apoio próprios<sup>770</sup>.

O comandante da esquadra portuguesa, era o conhecido Coronel de Mar Bernardo Ramires Esquível, ao comando da nau *Santo António e S. José*, de 64 peças de artilharia<sup>771</sup>. Para além das respetivas tripulações, e estado-maior, iam embarcados seiscentos e quarenta praças dos dois regimentos da Armada, e do Regimento de Artilharia da Corte, com oito capitães e vinte subalternos.

<sup>767</sup> PEREIRA, Pedro Miguel - **Bernardo Ramires Esquível (1723-1812). Aristocracia e Ofício nos finais do Antigo Regime**, p.100.

<sup>768</sup> **Gazette de France**, “Genes, 21 de Juillet », nº68, p.278.

<sup>769</sup> **Gazeta de Lisboa**, 22 de junho de 1784.

<sup>770</sup> Embora as fragatas fossem novas, com menos de um par de anos, os navios-de-linha ainda eram da classe dos 64, e tinham já perto de vinte anos.

<sup>771</sup> Conhecida nau, já referida, e que viria mais tarde a ser designada como *Infante D. Pedro Carlos* (1794), *Martim de Freitas* (1806), e *D. Pedro I* (1822), quando da independência do Brasil. Sobre este navio veja-se SALDANHA, Nuno - **A nau de guerra Santo António e S. José (1763-1828), de António da Silva ARAÚJO**, pp.93-116.

A força naval portuguesa, onde seguia o, ainda jovem, Marquês de Nisa, e também Gomes Freire de Andrade, zarpou de Lisboa a 19 Junho, e dirigiu-se a Cartagena, passando por Cádis, a 22. Quando lá chegou, a 5 de Julho, a esquadra de Barceló tinha partido uma semana antes, pelo que só se juntou à esquadra aliada, na tarde do dia 12 de Julho, depois desta já ter dado início ao bombardeamento da cidade argelina.

Durante uma semana continuaram as incursões da esquadra contra a cidade fortificada, sem grandes desenvolvimentos. Os argelinos, tendo aprendido com os ataques espanhóis do ano anterior, adotaram uma nova estratégia, estendendo uma linha de 67 barcas artilhadas, que impediam a frota e as canhoneiras aliadas de se aproximarem da cidade.

O relato dos acontecimentos é por demais conhecido, quer através dos relatórios enviados por Barceló a Carlos III, publicados na *Gazeta de Madrid*, depois traduzidos em várias línguas para os diversos periódicos europeus, como a *Gazeta de Lisboa*, ou o *Le Courier de L'Europe*, acima referidos, quer por outros relatos, como o anónimo *Diario da Esquadra contra Argel*, referido e usado por Latino Coelho, pelo que não o iremos aqui repetir<sup>772</sup>.

A esquadra de Ramires Esquível, face às unidades de que se compunha, não pode desenvolver maior atividade que a dos restantes navios-de-linha, ou seja, limitou-se a defender as lanchas de possíveis ataques dos argelinos, quando estas retiravam para se reabastecer. Mas isso não obstou a que os militares portugueses tivessem combatido na linha da frente. Alguns deles, como o próprio Ramires Esquível, ou o jovem Gomes Freire, guarneceram três lanchas espanholas, uma artilheira e duas bombardeiras, realizando diversos ataques sucessivos, demonstrando grande coragem e qualidades de liderança. Aliás, as baixas portuguesas ocorreram precisamente a bordo destas lanchas. No oitavo dia, na lancha bombardeira nº1, perdeu a vida o Guarda-marinha Prudêncio Rebelo Palhares e, numa outra, o Cabo de esquadra do Regimento de Artilharia da Corte, José Caetano Guimarães. Como refere Quirino da Fonseca, “Foram unâimes os espanhóis em louvar a briosa competência com que a nossa gente se adiantava a combater e era a última a retirar”<sup>773</sup>.

A esquadra aliada decide suspender as operações a 23 de Junho, e regressa a Cartagena no dia 26. Ramires Esquível, insatisfeito com os resultados, decide fazer-se à vela novamente, a 9 de Agosto, para fazer o corso nas costas norte-africanas, a Leste de Argel. Volta ao porto de Cádis no dia 27 desse mês, regressando a frota a Lisboa entre os dias 20 e 22 de Setembro.

A rainha, felicitada por Carlos III pelo seu apoio e desempenho dos portugueses, promoveu todos os oficiais que participaram na expedição, e concedeu diversas comendas e gratificações, seguindo a sugestão do soberano espanhol.

<sup>772</sup> Registo Geral da Marinha, Livro VI. COELHO, José M. Latino, **História política e militar de Portugal desde os fins do XVIII seculo até 1814**, Vol. 1.

<sup>773</sup> FONSECA, Henrique Quirino da - **Os portugueses no mar: memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal**, Vol. I, p.35.

O balanço da expedição, conforme referimos, não tem sido consensual, havendo autores que chegam a considerar o resultado como “uma derrota para as armas cristãs e foi mais um incentivo aos atrevidos e belicosos piratas barbarescos”<sup>774</sup>, culpabilizando Barceló pelo alegado insucesso. Latino Coelho refere as “testemunhas insuspeitas” que afirmavam que a empresa se frustrara pela “incompetência do comando”, curiosamente, citando uma “insuspeita” carta anónima<sup>775</sup>. Do mesmo parecer, era o juízo de Ramires Esquível, que considerava Barceló mal preparado e arrogante, denunciando sempre uma notória antipatia para com o comandante da esquadra aliada.

Contudo, diferente opinião tinha um dos oficiais do mesmo Esquível, que ia a bordo de uma das nossas naus, autor de uma carta publicada na *Gazeta de Lisboa*: “Collocámonos segundo as ordens do Tenente General D. Antonio Barceló [...] e tivemos ocasião de ser testemunhas do quanto he bem merecida a reputação de valor e intelligencia, de que goza este grande Official [...] Não he mais que fazer justiça o dizer, que não pode ser excedido o valor e acerto, com que o Commandante dirigia estes ataques [...] As lancha se avançavam, indo o Commandante na frente em hum escaler, por entre hum chuveiro de balas de calibre 24, disparadas das fortalezas e baterias...”<sup>776</sup>.

O próprio Barceló teceu grandes elogios aos portugueses, como se evidencia pela jocosa afirmação do embaixador francês, o abade Mornay de Montchevreuil, que escrevia: “L’escadre portugaise est depuis quatre jours de retour dans ce port avec peu de lauriers, mais beaucoup d’eloges du général Barceló”<sup>777</sup>.

Todavia, é inegável que foram infligidos aos argelinos danos consideráveis e pesadas baixas, militares e civis<sup>778</sup>, enquanto as da frota aliada foram irrelevantes. Embora o *Dey* de Argel se tenha recusado a iniciar imediatamente as negociações, a ameaça de nova expedição, planeada sob o comando de José de Mazarredo, e de outros ataques futuros, todos os anos, até serem aceites as suas condições, convenceu-o a negociar a paz com os espanhóis.

As negociações foram difíceis, o *Dey* Mohamed Ben Othmane ainda exigiu nos acordos uma indenização de um milhão de pesos pelas várias expedições, mas a 16 de Junho de 1785, o acordo foi concluído, através do qual o líder argelino foi forçado a cessar a pirataria em larga escala.

Assim, o balanço das duas expedições parece-nos bastante positivo. Na primeira, estabeleceu-se a paz entre a coroa espanhola e Trípoli e, na segunda, com Argel e Tunes,

<sup>774</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três Séculos no Mar. Naus e Navetas (1751-1822)**, Parte II, Vol. IV, p.154. E, mais recentemente, acriticamente repetida em PEREIRA, Pedro Miguel, *op. cit.*, p.105.

<sup>775</sup> COELHO, José M. Latino - **História política e militar de Portugal desde os fins do XVIII seculo até 1814**, Vol. 2, p.78.

<sup>776</sup> “Extracto d’ huma carta escrita de Cartagena a 27 de Julho por hum Official Portuguez a bordo d’ huma das náos, que compõem a Esquadra de S. M. Fidelissima”, in *Gazeta de Lisboa*, 10 de Agosto 1784.

<sup>777</sup> Carta do abade Mornier para Simonin, 28 de Setembro de 1784. COELHO, José M. Latino - **História política e militar de Portugal desde os fins do XVIII seculo até 1814**, Vol. 1, p.80.

<sup>778</sup> GONZÁLEZ, Rodríguez; RAMÓN, Agustín - **Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII**. p.211.

levando ao fim da pirataria da Barbária e do comércio de escravos no Mediterrâneo ocidental, pelo menos até às Guerras Napoleónicas.

Quanto a Portugal, estavam em jogo vários interesses. Um deles, era precisamente uma aproximação com a Espanha, com a qual tinha cessado hostilidades apenas sete anos antes, por causa das fronteiras na América do Sul. Elas foram resolvidas pelos tratados de Santo Ildefonso (1777) e do Pardo (1778), pondo fim a um longo período de conflitos, que se arrastavam desde os inícios do século, a que nos referimos em capítulo anterior.

A Aliança com a Inglaterra, e o predomínio do “escudo inglês”, com que Portugal sempre contara, estava a revelar perigosas insuficiências, mormente durante a Guerra da Independência Americana (1776-1783), quando a tradicional aliada tinha os seus recursos navais concentrados no Atlântico Norte, dando margem de manobra à Espanha para se movimentar à vontade e atacar as posições portuguesas no Atlântico Sul. Esta situação levou forçosamente a uma aproximação com Madrid, incentivada pela rainha viúva (de D. José), e então Regente, D. Mariana Vitória de Bourbon. Mesmo quando D. Maria I assume o poder, D. Mariana Vitória empenhou-se em melhorar as relações com a Coroa espanhola, governada pelo seu irmão, Carlos III. A Rainha-mãe chegou mesmo a partir para Espanha, onde permaneceu cerca de um ano, residindo no Palácio Real de Madrid, e no Palácio Real de Aranjuez. Por sua influência assinou-se, em 1778, o tratado que viria a estipular dois casamentos: o do infante Gabriel, filho de Carlos III, com a sua neta D. Maria Ana Vitória, e depois, o da infanta Carlota Joaquina, neta mais velha de Carlos III, com o infante D. João (futuro D. João VI), o qual foi ratificado pelo soberano espanhol, precisamente em 1784 (Aranjuez, 13 de Maio).

Em Julho de 1793, esta aproximação seria ainda consolidada por um Tratado de Aliança, onde Portugal se comprometia a apoiar a Espanha em caso de ataque.

Por outro lado, não existiam quaisquer acordos entre Portugal e as regências de Argel, Tunes e Trípoli, de onde partiam os corsários e piratas que continuavam a atacar constantemente os navios e as povoações portuguesas.

Neste aspeto, as relações com Argel não tiveram o resultado positivo que obtiveram os espanhóis, e a diplomacia de Lisboa acusou Madrid de ter acordado a paz com os argelinos deixando Portugal de fora. Carlos III tentou, mesmo assim, uma mediação entre Lisboa e Argel, em Novembro de 1785, mas sem sucesso, dado que, como refere Latino Coelho, “Os concertos de pazes com Argel não podiam certamente realizar-se sem que houvesse primeiro concluído um tratado com a Turquia, à similaridade do que existia já firmado entre a Porta e a Hespanha”<sup>779</sup>. Nova tentativa de mediação foi oferecida por Madrid, prontamente aceite por D. Maria I, mas os otomanos recusavam-se a concluir uma paz com o nosso país.

---

<sup>779</sup> COELHO, José M. Latino, *op. cit.*, p.85.

A aproximação com o Império Otomano, e a assinatura de um Tratado de Comércio e Navegação, que estabeleceria as relações diplomáticas entre ambas as nações, só seria efetivada a 20 de Março de 1843, depois de diversas tentativas goradas.

A título de curiosidade, não podemos deixar de notar que, estas vicissitudes do relacionamento entre Portugal e Argel acabariam por, de modo indireto, estar na base do nascimento da Marinha e dos Marines dos Estados Unidos da América.

Durante anos, Portugal manteve no Mediterrâneo a Esquadra do Estreito, com o objetivo de impedir a passagem dos argelinos para o Atlântico. Como resultado, os navios mercantes dos Estados Unidos, mantiveram-se a salvo durante algum tempo, aliviando o governo norte-americano das preocupações de defesa contra o corso e pirataria da Barbária, mormente após a tentativa falhada de Thomas Jefferson, de constituir uma coligação de estados para derrotar Argel.

No entanto, quando finalmente o governo do Príncipe Regente D. João celebra um acordo com os argelinos, eles regressam ao norte do Atlântico, deixando os navios dos Estados Unidos novamente expostos. Nesse mesmo ano de 1793, já tinham capturado onze embarcações, e aprisionado mais de uma centena de marinheiros.

Embora Portugal se tenha disponibilizado para oferecer proteção ao tráfego marítimo norte-americano, isso não foi considerado suficiente, mormente depois de terem deixado de usufruir do apoio da marinha inglesa, e da francesa.

A jovem nação não tinha fundos para pagar o tributo anual aos Estados bárbaros, como sucedia com outros países, pelo que os seus navios se encontravam vulneráveis à captura. O Congresso acabou então por aprovar o *Naval Act* de 1794, que autorizou a construção de seis fragatas, quatro de 44 peças, e duas, de 36 peças de artilharia. Os apoiantes da constituição de uma força naval permanente, eram maioritariamente oriundos dos estados do Norte e das regiões costeiras, que alegaram que da sua ação resultariam poupanças com seguros e pagamentos de resgate; quanto aos opositores, eram dos estados do Sul e das regiões do interior, que pensavam, tal como defendera Thomas Jefferson, que uma marinha era desnecessária, e levaria os Estados Unidos a guerras mais dispendiosas<sup>780</sup>.

#### **4.2.3. Campanha do Rossilhão (1798) (AS)**

Após a execução de Luís XVI, a 21 de Janeiro de 1793, a Inglaterra declara guerra à França, arrastando posteriormente consigo a Espanha e Portugal. Embora sem grande interesse em participar em mais este conflito europeu, Portugal tomou, de imediato, quatro importantes decisões, que englobavam quase todos os meios navais disponíveis:

- Que a Esquadra do Estreito – uma nau, quatro fragatas, um bergantim e um cúter – se juntasse à força inglesa que operava também na área, sob o comando do Almirante Goodhall;

---

<sup>780</sup> MILLER, Nathan - *The U.S. Navy. A History*, pp.35-36.

- Que fosse aprontada uma força naval com oito naus, seis fragatas, quatro cúteres e vários navios ligeiros para “correr a costa”;
- Que fosse organizada uma expedição militar para apoiar a expedição de Espanha contra a França na zona do Rossilhão;
- Que fossem selecionados vários navios para apoiarem os Britânicos na zona do canal da Mancha.

Esta última força era composta por duas divisões, englobando os seguintes meios navais:

1<sup>a</sup> Divisão: as naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição* e a *Vasco da Gama*, a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Graça* e o bergantim *Serpente do Mar*.

2<sup>a</sup> Divisão: as naus *Rainha de Portugal*, a *Santo António* e *S. José*, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso*, a fragata *Ulisses* e o bergantim *Sem Nome* [sic].

Esta força largou do Tejo a 23 de Maio com o objectivo de efectuar primeiramente o adestramento dos navios e respectivas guarnições, mas as péssimas condições meteorológicas não só impediram que esse objectivo fosse alcançado, como também provocaram sérios estragos em vários navios.

Após efectuarem diversas reparações, parte dos mencionados navios largaram com destino ao Canal da Mancha, integrados na que ficou conhecida como a Esquadra do Canal. Esta força era composta pelas naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*, a *Rainha de Portugal* e a nau *Maria I*, as fragatas *Ulisses* e a *Fénix*, acompanhadas pelos bergantins *Voador* e *Serpente do Mar*. Mais condições climatéricas e a eclosão de doenças a bordo fizeram com que esta força regressasse a Lisboa, em finais de Outubro, sem ter efectuado qualquer da acção<sup>781</sup>.

Após o final do Verão, foi preparada então uma nova força, agora para apoiar uma expedição espanhola que iria atacar a zona do Rossilhão, a Norte da Catalunha. Esta força, comandada pelo Chefe de Divisão Pedro de Mariz de Sousa Sarmento, era composta por cinco navios de guerra – as naus *Medusa*, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso*, a *S. José* e *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Mercês* e a *S. Sebastião*, apoiadas pela fragata *Vénus*. Estes navios escoltavam 14 navios de transporte, organizados em grupos de dois navios, em que cada grupo içava um galhardete no topo de um determinado mastro, por exemplo: galhardete azul no topo de proa ou no topo do grande, etc<sup>782</sup>.

<sup>781</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Naus e navetas, Parte II, Vol. V**, pp.87-90.

<sup>782</sup> *Id., ibidem*, pp.120-122.

**Tabela 20 - ESQUADRA PORTUGUESA DO ROSSILHÃO<sup>783</sup>**

Nome	tipo	peças	comando
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte Carmo (ou Medusa)</i>	nau	74	Chefe de Divisão Pedro de Mariz de Sousa Sarmento
<i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso</i>	nau	64	Capitão-de-mar-e-guerra José Caetano de Lima
<i>São José e Mercês</i>	nau	64	Capitão-de-mar-e-guerra William Gallway
<i>São Sebastião</i>	nau	64	Capitão-de-mar-e-guerra John Dilkes
<i>Vénus</i>	fragata	36	Capitão-de-fragata Sampson Mitchell
<i>Poliferno</i>	charrua	-	
<i>Providência</i>	charrua	-	
<i>Neptuno</i>	charrua	-	
<i>Príncipe da Beira</i>	charrua	-	

(9 navios)

Esta força larga de Lisboa no dia 20 de Setembro, sem que seja divulgado ao público qual o destino, indicando-se apenas que transportava seis regimentos de infantaria, um corpo de artilharia, como auxiliares ao serviço de Espanha<sup>784</sup>. Os regimentos de infantaria eram provenientes de Cascais, do Porto, de Olivença e de Peniche, com um total de 5.400 homens, mais o pessoal de artilharia e eram comandados pelo Tenente-general João Forbes Skellater.

Com ventos favoráveis, a força dobrou o Cabo de S. Vicente dois dias depois e fundeu em Gibraltar no dia 30. Aqui, as forças de desembarque foram reorganizadas, de modo que o desembarque em Rosas fosse efectuado por três divisões, tendo-se ainda juntado à força, dois navios de guerra espanhóis, cujo nome desconhecemos. O primeiro grupo largou de Gibraltar a 5 de Novembro e era composto pelos dois navios de guerra espanhóis e cinco transportes portugueses. No dia seguinte largou a nau *S. Sebastião* e dois transportes – a charrua *Príncipe da Beira* e o navio *Providência* – e, finalmente, a sete, largaram os restantes navios. Apesar dos grupos terem realizado uma viagem directa, cada grupo demorou cinquenta dias na viagem, alcançando a baía de Rosas apenas no dia 11 de Novembro.

O desembarque dos soldados portugueses no Golfo de Rosas realizou-se de imediato, mas só sete dias depois é que a força portuguesa desembarcada iniciou a marcha para se unir aos seus aliados espanhóis, ficando sob o comando do general espanhol D. Antonio Ricardos Carrilho. Até ao final do ano, as tropas luso-espanholas estiveram envolvidas

<sup>783</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, vol. I, p.45.

<sup>784</sup> AMARAL, Manuel - **Olivença. 1801**, p.253.

em diversos combates, obtendo diversos êxitos militares, antes de entrarem nos seus “quarteis de inverno” em Collioure.

No que se refere aos meios navais, que são o principal objecto deste estudo, estes, após terem desembarcado os soldados que levavam a bordo, iniciaram a viagem de regresso a Lisboa. Por razões que desconhecemos, os navios chegaram separadamente ou em pequenos grupos, demorando entre 19 e 26 dias de viagem, tendo a nau *S. José e N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Mercês* naufragado ao largo de Ovar a 19 de Dezembro. Da guarnição apenas se salvaram na lancha do navio o piloto, o contra-mestre, o comissário e 58 marinheiros do navio<sup>785</sup>.

Após a derrota da expedição em terra, os soldados portugueses regressaram a Lisboa a bordo de navios portugueses enviados com esse objectivo. Ao saber da chegada dos navios ao Tejo, o Príncipe Regente D. João, embarcou no cais de Belém e visitou-os ainda a bordo. No dia seguinte, os soldados começaram a desembarcar e formaram no largo de Belém, tendo o Príncipe e a Princesa assistido da sua varanda em Belém, assim como uma imensa multidão. Posteriormente, o Príncipe concedeu a honra de receber todos os oficiais da expedição<sup>786</sup>.

#### 4.2.4. Operações do Marquês de Nisa (1798-1800)<sup>787</sup> (AS)

Conforme já referimos anteriormente nesta obra, não são claras as razões que levaram a Corte lusitana, numa altura em que interessava manter algum grau de neutralidade, a tomar partido relativamente à situação de beligerância que se fazia sentir em toda a Europa.

A verdade é que neste final do século XVIII, para além do envio de forças para o Canal da Mancha para combater o lado da *Royal Navy*, Portugal enviou também uma força naval para operar no Mediterrâneo, um Teatro de Operações que poucas vezes contou com a presença de meios navais portugueses, a não ser para combater os corsários do Norte de África. Com efeito, em 1798 foi enviada uma força com uma capacidade militar, que reputamos “interessante”, para operar nesse mar, igualmente em colaboração com uma esquadra britânica, mas, neste caso, contra forças francesas.

Importa ainda referir que, apesar de a Armada nacional se encontrar no que tem sido considerado o seu último pináculo em termos de número de meios navais, as ameaças e necessidades também eram imensas. Anualmente, havia necessidade de garantir meios navais para “correr a costa” da Metrópole, guardar o Estreito de Gibraltar e assegurar a protecção da extensa costa do Brasil, para além do Estado da Índia. Uma possível razão para o envio desta força naval para o Mediterrâneo poderá ter sido a ameaça que

<sup>785</sup> ESPARTEIRO, António Marques, *op. cit.*, pp122-123.

<sup>786</sup> Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800), p.314.

<sup>787</sup> Este texto foi baseado nas obras de ESPARTEIRO, António Marques - **O Almirante Marquês de Nisa**; SILVA, Jorge Moreira da - **O Almirante Marquês de Nisa: O homem e o seu Tempo**, pp.59-80.

representava a imensa força naval francesa, com mais de 200 navios, incluindo navios mercantes e de guerra e com mais de 40.000 homens embarcados, que, sob a ordens do então apenas general Napoleão Bonaparte, estava a ser aprontada em Toulon, e cujo destino, na altura, se desconhecia. É provável que a Corte lusitana receasse uma eventual vingança francesa pela participação da marinha portuguesa na já anteriormente mencionada Campanha do Rossilhão, e temesse que o destino daquela força fosse alguma das parcelas do território ultramarino português, ou mesmo a Metrópole.

Apesar de até hoje ainda não ter sido possível descobrir qualquer documento que esclareça de forma clara esta questão, a verdade é que a 5 de Maio, quase 15 dias antes da força francesa zarpar de Toulon, D. Domingos Xavier de Lima, Marquês de Nisa, larga de Lisboa ao comando de uma Divisão Naval (Tabela 21). Importa aqui referir, que o Marquês de Nisa tinha o posto de Chefe de Esquadra (mais ou menos comparado ao de Contra-Almirante, actualmente) e os restantes navios, com exceção do bergantim, eram todos comandados por oficiais britânicos, ao serviço de Portugal, com o posto de Chefe de Divisão (equiparados a Comodoros). Esta questão dos postos é importante, assim como a nacionalidade dos comandantes dos navios, pois a transferência de oficiais britânicos para outras marinhas, permitia-lhes promoções mais rápidas, do que àqueles que permaneciam na *Royal Navy*, criando naturais situações de fricção entre os diferentes oficiais, inclusivamente de invejas, como vamos verificar mais à frente.

**Tabela 21 - ESQUADRA PORTUGUESA DO MEDITERRÂNEO<sup>18</sup>**

Nome	tipo	peças	Comando
<i>Príncipe Real</i>	nau	90	Chefe de Divisão Conde de Puysegur
<i>Rainha de Portugal</i>	nau	74	Chefe de Divisão Thomas Stone
<i>Afonso de Albuquerque</i>	nau	64	Chefe de Divisão Donald Campbell
<i>São Sebastião</i>	nau	64	Chefe de Divisão Sampson Michell
<i>Benjamim</i>	fragata	26	Capitão-tenente John Thompson
<i>Falcão</i>	Bergantim	24	Capitão-tenente Miguel José de Oliveira Pinto

A força naval do Marquês de Nisa encontrava-se fundeada em Lagos, preparando-se para se juntar à esquadra do almirante britânico John Jervis, quando recebeu instruções para se dirigir aos Açores e aí aguardar a chegada dos navios oriundos do Brasil. Apesar de esta ordem parecer mostrar alguma descoordenação, a constante presença de navios corsários na costa de Portugal, poderá ter sido uma razão válida para desviar a força da sua missão inicial. O Almirante português aproveitou esta situação para melhorar o adestramento dos seus navios e das suas guarnições durante o trajecto até aos Açores. A 9 de Junho de 1798, e sem ter realizado a escolta prevista, recebeu finalmente ordens para seguir para o Mediterrâneo.

<sup>188</sup> PEREIRA, José Rodrigues, *op. cit.*, vol. I, p.45.

Antes de cruzar o Estreito, reabastece novamente em Lagos no dia 30, onde incorpora um brulote britânico, enviado por Jervis, e embarca dois oficiais ingleses para apoiarem nas comunicações entre as duas forças. Enquanto os restantes navios se encontram a reabastecer, Nisa segue ao encontro de Jervis, que se encontrava a bloquear Cádis. Nesta reunião, recebe instruções para se juntar à força do Almirante Nelson, e é confirmado que seria o oficial inglês quem ficaria no comando geral da força conjunta. Esta decisão baseava-se não só no facto de Nelson ser mais antigo no posto (aparentemente uns dias) mas, também, porque comandava mais navios, uma das disposições que já vinham desde 1703, entre Portugal e a Inglaterra.

O almirante inglês terá indicado quais os portos italianos a que a força portuguesa poderia recorrer, em caso de necessitar de efectuar reparações nos seus navios, ou de apoiar as guarnições em termos sanitários. A grande questão, era encontrar a força de Nelson, que tinha largado de Gibraltar aproximadamente na mesma altura que Nisa tinha largado para os Açores.

Após terminar o reabastecimento dos seus navios, a esquadra portuguesa entra no Mediterrâneo em busca dos navios de Nelson, que tinham perdido a largada da força francesa de Toulon no dia 19 de Maio. Napoleão, mostrando o mesmo espírito intrépido de Nelson, fez-se ao mar durante uma tempestade, a qual tinha obrigado os navios ingleses a abrigarem-se depois de lhes ter provocado vários estragos. Desconhecendo que o destino final dos franceses era o Egípto, a esquadra de Nelson, reforçada com mais 11 navios-de-linha enviados por Jervis, vai percorrer o Mediterrâneo, e, inclusivamente, vai posicionar-se frente a Alexandria, ainda antes da chegada de Napoleão. Nelson, também sempre impetuoso, não tendo aí encontrado informações sobre os franceses, voltou a fazer-se ao mar, perdendo por pouco a chegada de Napoleão ao Egípto. Finalmente, no dia 1 de Agosto Nelson é informado que os franceses tinham desembarcado no Egípto e que a sua esquadra se encontrava fundeada na baía de Abuquir. Com o espírito combativo que caracterizava a *Royal Navy* nesta época, e apesar de a noite estar quase a cair, os navios britânicos lançam-se de imediato sobre os navios franceses, para grande surpresa destes.

A esquadra francesa, após ter apoiado o desembarque dos soldados de Napoleão em Alexandria, encontrava-se fundeada na mencionada baía (onde Nelson tinha estado uns dias antes), muito perto de terra, de modo a terem um bordo protegido. Os navios franceses apenas tinham a bordo cerca de metade das guarnições, pois os restantes encontravam-se em terra à procura de abastecimentos. Imobilizada, a esquadra francesa é praticamente aniquilada num combate que só terminou na madrugada do dia seguinte, e que ficou conhecida pelos ingleses como a batalha do Nilo. Após esta estrondosa vitória, Nelson permanece mais algum tempo no Egípto, acabando por deixar alguns navios a bloquear os transportes franceses que se encontravam em Alexandria, enquanto os restantes navios britânicos seguiram para Gibraltar, juntamente com diversos navios de guerra franceses que tinham sido capturados. Aqueles que não se encontrava em condições para

navegar, foram queimados no local. Nelson, contudo, dirigiu-se para Nápoles, para efectuar reparações nos seus navios, onde entrou em finais de Setembro.

Entretanto, o Marquês de Nisa, continuava pelo Mediterrâneo na peugada de Nelson, sem conseguir juntar as duas forças, nem receber instruções da parte de Nelson sobre como deveria proceder. Neste seu péríplo pelo Mediterrâneo foi encontrando navios ingleses que o informaram da grande vitória de Nelson, mas sem nunca receber instruções para a sua força. Quando se ofereceu para ajudar a força de Samuel Hood, que comandava a força de bloqueio a Alexandria, este terá, segundo Nisa, rejeitado qualquer colaboração, recusando inclusivamente que lhe deixasse abastecimentos. No entanto, por razões desconhecidas, este oficial britânico irá depois queixar-se a Nelson, afirmando que os portugueses é que se tinham recusado a dispensar qualquer ajuda. Será esta a razão para alguma da “animosidade” que Nelson irá demonstrar face a Nisa? Não sabemos.

Finalmente, no dia 18 de Setembro Nisa recebe as suas primeiras instruções. A força portuguesa deveria dirigir-se para Malta, onde a população se tinha revoltado contra os franceses. A ilha tinha caído nas mãos dos franceses apenas alguns meses antes, quando a expedição de Napoleão passou por essas águas, rumo ao Egípto. Para além dos soldados, estavam em Malta dois navios-de-linha e três fragatas francesas, a maioria sobrevivente da força francesa destruída em Abuquir. Nisa avança de imediato para Malta, onde chega dois dias depois, distribuindo os seus navios de modo a cumprir a missão atribuída. Para tornar mais eficaz o bloqueio da ilha durante o período nocturno o almirante português “apertou a malha” através da utilização das embarcações miúdas dos navios. Apesar da eficácia das operações da força portuguesa, que num mês captura nove navios inimigos e estabelece uma estreita ligação com os revoltosos em terra, os franceses não se renderam. Com efeito, apesar dos esforços portugueses e ingleses a rendição francesa só irá ocorrer dois anos mais tarde.

No entanto, o facto de os franceses não se terem rendido naquela altura, levou a que aumentasse o menosprezo que os oficiais britânicos tinham relativamente aos portugueses e, em especial, para com os seus conterrâneos que comandavam os navios da armada portuguesa, com a agravante de estes terem postos superiores. O mal-estar entre oficiais voltar-se-á a repetir quando em meados de Outubro chega finalmente uma força britânica para render a portuguesa que, ao fim de vários meses de mar, necessitava, urgentemente, de um período de manutenção. Mais uma vez, o comandante da força inglesa, Capitão-de-mar-e-guerra Alexander Ball, mostrou arrogância e falta de cortesia, inclusivamente com o Almirante Marquês de Nisa, factos que, comunicados a Nelson, foram por este minimizados, à semelhança do que já havia ocorrido com Hood. Nisa entrega as funções de bloqueio aos ingleses a 26 de Outubro e chega a Nápoles quatro dias depois, onde, de imediato, dá início ao tão necessário período de manutenção aos navios da sua esquadra.

Apenas 15 dias após a esquadra de Nisa ter dado início às tarefas necessárias para repor a operacionalidade da sua força, Lord Nelson decide realizar um desembarque em

Liorne, actualmente, Livorno, com o objectivo de apoiar o rei de Nápoles a recuperar Roma. Nisa dá, de imediato, ordens para que seja terminado de forma expedita o aprontamento da força e, no dia 19, as tropas napolitanas embarcam nos navios portugueses, largando a força anglo-portuguesa no dia 21 de Novembro, ou seja, em simultâneo com os navios da *Royal Navy*. Mesmo assim, Nelson terá proferido alguns comentários menos abonatórios sobre os portugueses, apesar de o acompanharem as naus *Príncipe Real*, *Afonso de Albuquerque* e *S. Sebastião*. As operações correram sem percalços, tendo o desembarque ocorrido sem oposição, após a cidade se ter rendido ao conjunto de forças que a ameaçava por terra e pelo mar. Esta força naval anglo-portuguesa regressa a Nápoles no início de Dezembro.

Entretanto, três dos navios portugueses vão operar separadamente do resto da esquadra portuguesa, a saber, a nau *S. Sebastião*, a fragata *Benjamim* e o bergantim *Balão*. Estes navios vão, juntamente com uma força inglesa, bloquear o porto de Génova e, simultaneamente, manter o porto de Toulon sob vigilância. Mais uma vez, um oficial inglês é colocado no comando desta força, apesar de ter um posto hierarquicamente inferior. Este era apenas Capitão-de-mar-e-guerra, e o seu compatriota, que comanda a nau *S. Sebastião*, era o Chefe de Divisão Simpson Mitchell, facto que leva Nisa a protestar junto de Nelson.

Entretanto, os franceses retomam a iniciativa militar em terra e conseguem avançar contra a própria cidade de Nápoles, cujo monarca tinha integrado a coligação contra a República francesa. Face à aproximação dos franceses, o rei de Nápoles retira para bordo do navio do Nelson, de onde são enviadas diversas instruções à força portuguesa, por vezes contraditórias entre si. Primeiro e, segundo Marques Esparteiro, em meados de Dezembro, terá sido o próprio monarca napolitano a solicitar a Nelson que os portugueses auxiliassem o aprontamento dos navios napolitanos, que não se encontravam em estado de sair do porto. O caos que se vivia em terra, tornou essa missão impossível de concretizar, apesar dos esforços dos elementos das guarnições portuguesas que tinham sido desembarcadas com esse fim. No dia 21 as ordens mudam e Nelson manda preparar para que os navios napolitanos fossem incendiados, de modo a não caírem nas mãos dos franceses. Entretanto, já com a Família Real napolitana a bordo, Nelson vê-se obrigado a alterar a sua última ordem, determinando que a destruição desses navios só deveria ocorrer caso as tropas francesas entrassem na cidade, ou se ocorresse uma revolta popular. Caso contrário, Nisa devia providenciar com os seus próprios meios, homens e material, para que os navios napolitanos se fizessem ao mar. Sem tempo, sem o material necessário e com a cidade em revolta, Nisa não tem outra opção, ordenando ao Chefe de Divisão Donald Campbell que mandasse queimar os navios napolitanos. Enquanto as guarnições das naus *Rainha de Portugal* e a *Afonso de Albuquerque* efectuavam a funesta missão, Nisa dirigiu-se para Palermo e, posteriormente, para Corfú, na nau *Príncipe Real*, com mais de meia centena de 60 dignatários reais e eclesiásticos a bordo, custeando ele próprio as despesas.

O rei de Nápoles, desagradoado pela perda dos seus navios, procurou responsabilizar Nisa e os comandos portugueses do ocorrido, em especial Campbell, não obstante as explicações fornecidas pelo almirante português. Felizmente o bom senso imperou e as queixas levantadas contra o oficial inglês ao serviço de Portugal, foram retiradas.

A partir do início de 1799 os navios portugueses foram utilizados de uma forma dispersa, realizando todo o tipo de missões, como o transporte de tropas ou o bloqueio a Cádis, Egipto, Nápoles e Malta. Das diversas accções e eventos ocorridos neste período, destacaremos a intervenção do almirante português em Tripoli e Tunes. Como referimos anteriormente, várias cidades-estados do Norte de África, incluindo Argel, Tunes ou Trípoli, eram verdadeiros “ninhos” de piratas e corsários, que atacavam a navegação comercial no Mediterrâneo e, também, no Atlântico. Ao contrário de Portugal, muitas nações com interesses comerciais no Mediterrâneo, como era o caso da Inglaterra, haviam firmado, por razões meramente económicas, tratados de amizade com essas cidades-estado, às quais pagavam verdadeiros resgates periodicamente. No entanto, esses valores eram substancialmente inferiores aos que adviriam dos custos em perdas de navios e mercadorias apresadas pelos corsários, ou em esforço militar para os combater. Não tendo essas limitações, Nisa vai pressionar o *baxá* de Trípoli e o *bei* de Tunes, para que não só aprisionassem os navios e o pessoal francês que se encontravam nos seus portos, mas que também passassem a atacar os navios dessa nação. Ambas as missões foram coroadas de êxito, apesar das dúvidas levantadas inicialmente pelos próprios ingleses sobre o seu sucesso.

Em termos militares, talvez o evento mais significativo tenha ocorrido em Maio de 1799, numa altura em que o Almirantado britânico recebe informações que estava prevista a realização de um ataque franco-espanhol contra a ilha de Maiorca, onde estava sediado o comando inglês do Mediterrâneo. Nesta ocasião, Nelson reúne todos os seus meios, incluindo os navios portugueses, que são agrupados numa divisão, sob o comando, espante-se, do próprio Marquês de Nisa. Por razões diversas, este ataque nunca chegou a realizar-se.

Embora os navios portugueses se encontrassem fora de Lisboa há quase dois anos, e a força portuguesa estivesse a prestar um bom serviço à causa aliada, a 9 de Outubro de 1799 chegam instruções para que esta regresse a Lisboa. As razões desse pedido podem ter sido de natureza militar, necessidade dos meios para as forças nacionais que protegiam os interesses portugueses mais perto da Metrópole, por exemplo, ou por razões puramente políticas. Apesar dessas instruções, Nisa mantém-se no Mediterrâneo, retardando a sua partida, evocando, a pedido também de Nelson, a necessidade ser rendido nas funções que desempenhava no bloqueio a Malta por uma força naval russa, o que nunca chegou a materializar-se.

Finalmente, Nisa decide que não pode permanecer na zona de operações para lá do dia 13 de Dezembro, mas como os navios se encontravam dispersos e a necessitar de

reparações urgentes antes de iniciarem a viagem de regresso a Lisboa, decide juntar toda a sua esquadra em Palermo. Aparentemente esta decisão é tomada com o beneplácito de Lisboa, que envia, para além de um comboio com abastecimentos diversos em Outubro de 1799, um novo comboio para essa cidade da Sicília, em Janeiro de 1800, com abastecimentos e, acima de tudo, dinheiro, para pagar as despesas entretanto realizadas. A esquadra de Nisa larga, finalmente, para Lisboa, a 12 de Fevereiro de 1800, entrando no Tejo em finais de Abril desse mesmo ano.

Embora este episódio não tenha sido coroado com uma brilhante vitória militar, a actuação desta força sob o comando de D. Domingos Xavier de Lima, granjeou e elevou o nome de Portugal ao mais alto nível, não apenas junto das entidades em terra, mas também junto da *Royal Navy* e do seu grande herói, Horatio Nelson, futuro vencedor da batalha de Trafalgar.

### **4.3. A guerra no Índico (AS)**

Estudos recentes mostram claramente que a nova dinastia saída do 1º de Dezembro de 1640 esteve inicialmente, e como seria de esperar, mais focada em consolidar a situação na Europa do que na Ásia. Possivelmente, também não teria experiência ou os conhecimentos necessários para lidar com os domínios asiáticos. Nesta parte do império, era do mar que provinham os rendimentos, ao contrário do Brasil, pelo que os meios navais, incluindo toda a parte logística, era fundamental para a sobrevivência da presença portuguesa na Ásia. Contudo, nesta época, essas capacidades navais já não existiam e ameaçado pelas nações europeias, como também, pelas asiáticas, o Estado da Índia necessitava de um apoio quase constante de Lisboa para sobreviver.

Na impossibilidade ou incapacidade de disponibilizar os meios navais necessários, Lisboa assinou com Londres um tratado em 1661, em que Portugal, em troca da ilha do Bombaim, obtinha o apoio da Inglaterra na obtenção da paz com os Países-baixos. Ainda a tinta do tratado não tinha secado e já os neerlandeses enviavam uma força de 23 navios e 4000 soldados para concluir a conquista da região do Malabar, reforçada em 1662 com uma outra força de 22 navios e com 3000 soldados embarcados. Sem apoio de Lisboa, o governador de Goa preferiu enviar os poucos meios que possuía para socorrer Mombaça, que também acabou por cair<sup>789</sup>.

#### **4.3.1. A perda de Mombaça**

Em 1650 a costa Swahili encontrava-se pejada de embarcações de piratas árabes omânicas que, paulatinamente, iam tirando aos portugueses o controlo dessas águas. É nesta época que se vai intensificar o apoio dos ingleses aos nossos adversários e que aumenta

---

<sup>789</sup> CARREIRA, Ernestine - **Globalising Goa (1660-1820)**, pp.33, 35-36.

a pressão militar neerlandesa, em especial no Índico oriental e na Ásia do sueste. Estas acções levam à perda, para a Companhia Neerlandesa das Índias Orientais (VOC), de várias possessões portuguesas na zona de Ceilão. Simultaneamente, as forças árabes omanitas saqueiam Mombaça em 1660 e no ano seguinte, para além dos territórios de Bombaim, Diu e Baçaim. Só com a paz de 1663 com os Países-Baixos, é que Portugal consegue concentrar os seus esforços militares contra a ameaça omanita.

Apesar do esforço português as depredações realizadas pelos piratas árabes omanitas mantiveram-se até 1678, quando em Dezembro desse ano uma expedição portuguesa capturou a cidade de Pate, uma cidade a Norte de Mombaça e que era o principal “ninho de piratas” omanitas da zona. Contudo, alguns dias depois, uma força omanita recuperou a cidade, obrigando as forças portuguesas a recuar para Moçambique. Portugal captura Pate novamente em 1687 e o seu sultão é enviado como refém para Goa, juntamente com os seus principais conselheiros, até que este assinasse um tratado com a Coroa de Portugal, que o tornava vassalo da Coroa portuguesa. A falta de confiança no sultão de Pate fez com que os portugueses colocassem no trono o sultão de Faze, tendo a zona permanecido em relativa acalmia até 1694. Nesse ano, a cidade de Pemba, que abastecia Mombaça, revoltou-se contra o domínio português. Com o apoio dos omanitas, outras cidades se revoltaram, obrigando ao envio de uma expedição punitiva desde a Índia contra Pemba, ainda antes do final do ano. Pressentindo que Mombaça seria atacada a curto prazo, o seu governador solicitou ao Vice-rei da Índia reforços. Infelizmente, o seu apelo não foi atendido e a 13 de Março de 1696 um exército omanita com 3000 homens cerca o forte de Jesus, em Mombaça<sup>790</sup>.

O cerco vai durar cerca de dois anos, sendo a falta de apoio aos sitiados, em homens e abastecimentos, apontada como a principal razão da perda da fortaleza no dia 13 de Dezembro de 1698<sup>791</sup>. Não foi, no entanto, por falta de apoio a partir de Goa que a praça caiu. Com efeito, foram enviadas várias expedições com reforços, mas, com excepção da segunda, que levou à perda da fragata *Santo António de Tanná*, a débil actuação dos comandantes dessas expedições, que optaram por não colocar em perigo os seus navios, esteve na base da falta de socorro, daí resultando a queda da fortaleza.

Logo no ano seguinte, após a queda da cidade, foi enviada uma nova expedição com a missão de a recuperar, composta por uma nau - a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Glória*, de 60 peças, com 300 soldados a bordo; três fragatas - a *Trafaria*, de 42 peças, com 250 soldados, a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Neves*, de 28 peças e com 150 soldados e a *Bom Jesus de Mazagão*, com 36 peças e 250 soldados; e um “batelão” armado<sup>792</sup>. Infelizmente, nada sabemos desta expedição, para além de que a cidade se manteve nas mãos dos nossos adversários.

<sup>790</sup> BOXER, Charles; AZEVEDO, Carlos de - *A fortaleza de Jesus e os Portugueses em Mombaça*, p.61.

<sup>791</sup> KIRKMAN, James - *The Muzungulos of Mombasa*, pp.77-80.

<sup>792</sup> ESPARTEIRO, António Marques - *Três séculos no mar. Naus e navetas (1640-1872)*, pp.97-101.

A expedição seguinte foi preparada em 1701, e era constituída pela nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Bettencourt*, da Junta de Comércio do Brasil, pela nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Vale* e pela fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boa Sentença*. Esta força, sob o comando do capitão-mor Gaspar da Costa de Ataíde, levava 800 homens de guerra. O plano previa que esta força deveria juntar-se à Armada de Alto-Bordo da Índia. Contudo, uma inesperada tempestade com ventos muito fortes, na noite de 9 para 10 de Dezembro, fez com que a força de Ataíde desse à costa nas proximidades de Goa, com grandes perdas de vidas humanas. Este incidente levou ao cancelamento da expedição<sup>793</sup>.

Em 1727 um conjunto de factores levou D. João de Saldanha, o então Vice-Rei da Índia, a considerar que seria uma boa altura para tentar recuperar Mombaça. A situação de guerra interna que viviam os árabes de Oman, a falta de homens e armas na cidade e o pedido de vassalagem do rei de Pate, propiciavam o lançamento de uma nova expedição. Com a concordância do Conselho o Estado da Índia, o Vice-Rei organizou uma expedição com esse objectivo, sob o comando do General da Armada de Alto-Bordo do Estreito de Ormuz, Luís de Melo de Sampaio. Esta armada era constituída pelas naus *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Penha de França* (70 peças), navio capitânia, e pela *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Madre de Deus* (40 peças), a fragata *N<sup>o</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Aparecida* (40 peças), um patacho (16 peças), uma pala<sup>794</sup> (18 peças) e uma galeota. A bordo seguiam 1645 homens, incluindo 400 indianos.

A armada largou de Goa a 21 de Dezembro, mas uma tempestade dispersou-a, pelo que só a 11 de Janeiro de 1728 é que a força voltou a reunir-se. No entanto, e apesar de Melo de Sampaio ter ordenado à força que fundeasse a Sul da ilha de Ampaza, mesmo aí abrigados, o mau tempo fez com que a nau capitânia suspendesse e seguisse sozinha para procurar abrigo em Moçambique. Apesar de desfalcada do seu navio principal, a armada portuguesa chegou a Pate, onde foi recebida com alguma hostilidade, pois o monarca que tinha pedido vassalagem aos portugueses tinha, entretanto, sido destronado. Os 22 dias seguintes são passados em negociações, numa manobra propositada, pois o novo monarca esperava a chegada de uma força de socorro enviada de Mascate. Esse socorro, 300 soldados a bordo de uma galeota e cinco terradas<sup>795</sup>, foi de imediato derrotado pelas embarcações ligeiras portuguesas, tendo oferecido pouca resistência.

Sem o esperado apoio, o monarca de Pate apressou-se a prestar vassalagem ao rei de Portugal, a autorizar a construção de uma fortaleza na cidade e, principalmente, a entregar Mombaça, que estava nos seus domínios. Efectivamente, esta cidade acabou por se entregar aos portugueses no dia 7 de Março, sem oferecer grande resistência, também devido às dissensões internas que grassavam entre os seus defensores. Aos vencidos

<sup>793</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da **A Marinha no reinado de D. João V**, Marinha, 1998, pp.30-31.

<sup>794</sup> Grande embarcação de guerra, de vela, com dois ou três mastros, usada na Índia. LEITÃO, Humberto - **Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual**, 3<sup>a</sup> ed., p.388.

<sup>795</sup> Embarcação que era principalmente usada no Golfo Pérsico e no Mar Vermelho. *Id.*, *ibidem*, p.504.

foram oferecidas condições não muito duras, que foram publicadas na *Gazeta de Lisboa*, que indica também que a notícia da queda de Mombaça foi amplamente festejada em Lisboa<sup>796</sup>. Quando Melo de Sampaio regressa a Pate para dar início à construção da fortaleza, depara-se com uma forte resistência local, incluindo do próprio monarca, que acaba por sair da cidade, não sem antes a incendiar.

Este sucesso é de curta duração, pois no ano seguinte, a população de Mombaça revolta-se, matando muitos dos portugueses, que foram apanhados desprevenidos na cidade, e sitiaram a fortaleza, que se rende a 26 de Novembro de 1729. No ano seguinte, o novo Vice-Rei da Índia, D. João de Saldanha da Gama, envia uma nova expedição contra Mombaça, composta por duas naus e três navios menores, novamente sob o comando de Melo de Sampaio. Contudo, ao passar por Pate, recebe a informação que em Mombaça se encontrava uma esquadra Omanita, e decide regressar a Goa. Na viagem de regresso, a expedição é fustigada por uma forte tempestade, tendo-se perdido a nau capitânia e dois navios menores, morrendo muito dos homens embarcados, incluindo o próprio Melo de Sampaio<sup>797</sup>.

Como refere Eric Axelson, mesmo que a história da presença portuguesa em Mombaça pudesse ser alterada e alguma das expedições tivesse tido sucesso, a manutenção da cidade apenas teria “prolongado a agonia do Forte Jesus e levado ao esgotamento da Índia portuguesa”<sup>798</sup>.

#### 4.3.2. As novas ameaças (1682-1773) (AS)

A partir dos anos 60 do século XVII, a ameaça neerlandesa no mar deixou de se fazer sentir de uma forma tão assertiva, e apesar de a capacidade defensiva em terra ter aumentado, continuava a ser fundamental garantir a influência naval portuguesa no Índico, de modo a assegurar os rendimentos do Estado da Índia. Neste âmbito, Portugal e a França vão juntar esforços para, em conjunto, combater os neerlandeses, mas, à semelhança do que tinha ocorrido com a Inglaterra, também esta aliança trouxe pouco proveito a Portugal. Para além disso, às ameaças tradicionais que vinham afectando o Estado da Índia, outras, de carácter local, se somaram na segunda metade de Seiscentos<sup>799</sup>.

Considerada como a principal ameaça local, os Maratas, um dos inúmeros grupos étnicos do continente indiano, originários do Maharashtra ocidental, tinham entrado em contacto com os portugueses em 1658, altura em que se apoderaram de alguns territórios contíguos à província do Norte. A tomada de alguns portos de Concão pelos Maratas, permitiu-lhes o tão desejado acesso ao mar e, subsequentemente, que passassem a deter uma significativa

<sup>796</sup> **Gazeta de Lisboa**, 28 Abril 1729.

<sup>797</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da, *op. cit.*, pp.31-32.

<sup>798</sup> AXELSON, Eric - **Portuguese in South-East Africa 1600-1700**, p.175.

<sup>799</sup> CARREIRA, Ernestine - **Globalising Goa (1660-1820)**, pp.41 e 105-107.

presença naval na zona. O seu espírito belicoso levou, em 1665, a uma alteração do sistema de alianças regionais até então implementado pelos portugueses. Nos anos que se seguiram, os territórios de Goa e também de Damão ficam em ebuição, eclodindo sucessivos focos de guerra, com os aliados de Portugal a serem constantemente alvo de ataques por parte dos Maratas. Em 1682, vai dar-se início a um período de tréguas instáveis, envolvendo o próprio império Mogor, com o Estado da Índia a procurar assegurar a estabilidade dos seus territórios graças a uma forte acção política e diplomática junto da corte de Deli, em paralelo com a tentativa de reforçar as suas defesas terrestres em torno de Goa.

Apesar da expansão territorial que os Maratas foram realizando, o Estado da Índia esteve sempre mais preocupado em evitar o aumento do poder naval destes. E se no século XVIII os Maratas nunca tiveram capacidade para fazer frente aos meios navais portugueses, eram, no entanto, capazes de perturbar seriamente a navegação costeira que navegava sem a protecção naval portuguesa. Os ataques a esse comércio local eram rui-nosos para a economia de Goa, assim como o foi o monopólio que os Maratas impuseram ao comércio do sal. Grande parte dessas ações foram realizadas pelos “corsários” Angríá, também eles chefes Maratas, que operavam, desde finais do século XVII, com bastante sucesso, nas zonas costeiras do subcontinente indiano. Actuavam sobretudo a partir das suas bases navais estabelecidas em Gheria, próximo de Goa, e Kolaba, cerca de Bombaim, portos dominados, respectivamente, por Talagi Angre e Managi Angre os dois principais corsários Angríá, que atingiram o auge do seu poder nos primeiros anos de Setecentos, ameaçando a frágil organização naval do Estado da Índia<sup>800</sup>.

Entretanto, a partir de Surrate, principal porto do Índico Ocidental e que estava sob domínio do império Mogor, embarcações árabes omanitas também actuavam contra a navegação ao longo da costa Oriental da Índia. Os árabes omanitas efectuaram, inclu-sivamente, várias propostas para que o império Mogor atacasse os portugueses. Estes, contudo, porque não vissem nos portugueses uma ameaça real, preferiram manter o equi-líbrio de forças, até para fazer face ao poder emergente dos Maratas.

Do exposto se percebe que uma das principais preocupações do Estado da Índia, em termos navais, nessa viragem do século XVII para o XVIII será procurar restaurar a sua antiga influência no Índico ocidental e no próprio golfo Pérsico, fortemente abalada não só pelas potências europeias, mas também pela emergência das forças omanitas e pelo aumento dos ataques de corsários e piratas à sua navegação comercial, em clara situação de colapso. Ainda assim, e como afirma Ernestine Carreira, “entre 1704 e 1716, a armada portuguesa conseguiu expulsar os omanitas da costa da Índia, graças a alguns conflitos navais decisivos e ao apoio do poder mogor”<sup>801</sup>. Foi no âmbito da disputa pelo controlo do golfo Pérsico e da costa ocidental indiana que, em 1719, durante o vice-reinado do conde

<sup>800</sup> Sobre o assunto veja-se LOBATO, Alexandre - **Relações Luso-Maratas 1658-1737**, p. 58.

<sup>801</sup> CARREIRA, Ernestine - **Globalising Goa (1660-1820)**, p.44.

da Ericeira, Luís Carlos Inácio Xavier de Meneses (1717-1720), os portugueses, derrotam uma importante esquadra omanita, o que irá permitir evitar novos ataques árabes contra o comércio marítimo da zona, ficando a missão de patrulha da zona a cargo da Esquadra de Alto-Bordo do Estado da Índia. O Estado da Índia conseguiria, assim, sair vitorioso do conflito que mantinha com aqueles ao longo da costa india, ao contrário do que havia sucedido na costa oriental africana. Aqui, como vimos anteriormente, a perda de Mombaça significou o fim do acesso às rotas regionais do ouro e escravos, bem como a ruptura das rotas comerciais marítimas que a ligavam à Província do Norte.

Como afirmámos atrás, a ameaça à navegação portuguesa continuava a fazer-se sentir por parte dos representantes locais das nações europeias. Assim, e a título de exemplo, destacamos o combates travado em 1714, entre a fragata *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré*, em viagem de Goa para Macau, e duas fragatas francesas – a *Le Saint Louis* (54 peças) e a *Le Francois* (36 peças) – comandadas por Henri Bouynot. Este, após ter operado ao largo do Brasil, deslocou-se para a Ásia, onde apresou vários navios, incluindo um navio inglês e um português. Em Janeiro de 1714 estava à espera de presas em Malaca, quando avistou a fragatinha portuguesa. Após uma longa perseguição, e vários dias de combate, o navio português conseguiu escapar aos atacantes, que deixou bastante mal tratados<sup>802</sup>.

Há igualmente notícia de ataques perpetrados por navios orientais às praças e forças navais do Estado da Índia. Em 1713 uma poderosa força omanita ataca a fortaleza da Aguada, na foz do Mandovi, peça fundamental do sistema defensivo de Goa, sem que tivesse conseguido os seus intentos. Uma força naval portuguesa perseguiu os atacantes derrotando-os, no ano seguinte, ao largo de Surrate. Esta batalha naval, no entanto, não se revelaria decisiva, pois um ano depois os omanitas voltam a enviar uma poderosa força naval contra Goa. Valeu então ao Estado da Índia o facto de uma forte tempestade a ter destruído ao largo da capital.

A percepção por parte dos responsáveis portugueses na capital do Estado, de que este não detinha os meios para afrontar com êxito, sobretudo em terra, os seus principais adversários e conseguir reaver as suas antigas possessões, contribuiu para que no início do século XVIII se arreigasse no seu seio a idéia de que importava sobretudo assegurar, através dos canais diplomáticos, sobretudo com os mogores, a manutenção do frágil “*status quo*”, daí resultando alguns períodos de relativa “tranquilidade”, sobretudo em torno de Goa.

Após um período de cerca de dez anos de calma militar, os Maratas vão dar início a um novo período expansionista, entrando em confronto com o Estado da Índia, situação que se manterá até 1726. Por esta altura o Estado da Índia, preocupado sobretudo com a defesa dos seus territórios em torno de Goa e na Província do Norte, e incapaz de renovar a sua força naval estacionada no Índico, vai acabar também por perder a capacidade militar naval que ainda detinha no Índico ocidental. O estado de exaustão da sua frota

<sup>802</sup> ESPARTEIRO, António Marques - **Três séculos no mar. Fragatas, Parte III, Vol. I**, pp.97-99.

atingiu uma tal expressão que, em 1723, das várias dezenas de navios existentes em 1713, em que se incluíam 10 fragatas, a capital do Estado possuía para a sua defesa apenas três pequenos navios, não tendo sequer uma capitânea<sup>803</sup>.

Durante a década de 1730, graças ao enfraquecimento do império Mogor, assistiu-se a uma nova fase expansionista dos Maratas, que atingirão o seu apogeu no ano de 1737. Nesse ano, os Maratas capturaram Chaul e, no ano seguinte, apesar de não conseguirem capturar a fortaleza de Damão, vão arrasar todo o território próximo. Dois anos depois, em 1739, conseguem mesmo capturar Baçaim, após um prolongado cerco, pondo fim à Província do Norte<sup>804</sup>, acentuando-se assim o processo de transformação do Estado da Índia numa potência regional.

Entretanto, é neste momento que se vão revelar como uma séria ameaça os “Sar-Dessai Bounsulós”, cujos territórios estavam situados a Norte e a Leste de Goa. Embora já fizessem sentir a sua presença no mar desde os inícios do século XVIII, este confronto atinge maiores proporções no segundo quartel do século XVIII. Este agravamento ocorre quando os Bonsulós, no início de Maio de 1739, ocuparam os territórios de Bardês, obrigando os portugueses a recolher às fortalezas da Aguada e dos Reis Magos. Esse avanço ameaça então a própria cidade de Goa. A assinatura dos tratados que se seguiram, previa a recuperação dos territórios perdidos, em troca do pagamento de elevadas somas monetárias. Contudo, os acordos não foram respeitados, tendo o Vice-Rei da Índia suspendido os pagamentos. A chegada de duas naus do reino, em Setembro desse mesmo ano, permitiu ao Vice-Rei lançar uma ofensiva contra os Bonsulós e recuperar a zona de Bardês, apesar de aqueles continuarem a realizar incursões ao território.

D. João V ao ter conhecimento da complicadíssima situação militar em que se encontrava o Estado da Índia ordenou a preparação de uma armada de socorro, constituída por quatro naus e duas fragatas. Com esta força naval seguia também um novo Vice-Rei, D. Luís Carlos Inácio Xavier de Meneses, conde da Ericeira (1740-1742), que recebeu o título de Marquês do Louriçal. Com esta força seguiam quatro batalhões de soldados, dos regimentos de Cascais, Lagos, Peniche e do Porto. Estava previsto seguirem com os navios 2300 soldados, dos quais 300 eram voluntários. Era uma das maiores forças enviadas para a Índia. Para além dos meios humanos, iam seguir dezasseis peças de “tiro rápido”, de invenção de um dinamarquês, ao serviço do exército português, para além de “grossa quantia em moeda”<sup>805</sup>.

Possivelmente devido a atrasos na preparação da armada, esta largou de Lisboa tardivamente, mais concretamente a 7 de Maio de 1740, com resultados funestos. Perto da

<sup>803</sup> RODRIGUES, Vítor - **A reorganização dos sistemas defensivos do território Goês no século XVIII: as «Novas conquistas»**, p.52.

<sup>804</sup> LOBATO, Manuel - **A guerra dos Maratas**, pp.317-325.

<sup>805</sup> FONSECA, Quirino da (ed.) - **Os portugueses no mar, vol. I**, p.545.

zona do Cabo da Boa Esperança a força separou-se, tendo apenas os navios mais veleiros conseguido chegar à Índia na monção desse ano. Contudo, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Esperança*, navio capitânia, com o Vice-Rei a bordo e a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte do Carmo*, navio almirante sob o comando do General de Batalha D. Francisco de Mascarenhas<sup>806</sup>, arribaram à baía de Santo Agostinho, em Madagáscar, com diversas avarias e muitos doentes a bordo, principalmente com escorbuto. Daí dirigiram-se para Moçambique, só tendo chegado à Índia em Maio de 1741. A nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição* arribou na Baía, com muitos mortes e a necessitar de fabricos. Largou com destino a Moçambique em Outubro e só chegou à Índia em Maio de 1741. Quanto à nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré*, afundou-se à entrada da Baía, sendo, no entanto, recuperada a prata e outras verbas que seguiam a bordo. Quanto às duas fragatas, a *Bom Jesus* arribou ao Rio de Janeiro, também com muitos mortos, só chegando a Goa no dia 1 de Junho de 1741. Já a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Mercês*, também arribou ao Rio de Janeiro, tendo chegado a Goa em Fevereiro de 1741, depois de ter feito a viagem por fora da ilha de Madagáscar. Desta expedição, apenas chegaram à Índia 912 dos soldados que partiram de Lisboa.

Sem os prometidos reforços, o conde de Sandomil, face à difícil situação em que se encontrava o Estado da Índia, viu-se forçado a reatar as negociações com os Maratas. Por troca de toda a zona Norte e de Chaúl, o tratado de paz assinado a 18 de Setembro permitiu, mesmo assim, que Portugal recuperasse as praças de Damão, Pondá, Sanguém, Concolim e Assolná, para além da promessa de que iriam pressionar os Bonsulós a sair de Bardês.

Quando o Marquês do Louriçal chegou finalmente a Goa, em Maio de 1741, utilizou os reforços que tinham conseguido chegar a salvo ao Estado da Índia para atacar os Bonsulós e expulsá-los de Bardês. O tratado de paz assinado a 11 de Outubro de 1741 permitiu um maior controlo sobre a província de Goa, embora os confrontos com os bensulós tivessem prosseguido nos anos seguintes<sup>807</sup>.

A 24 de Setembro de 1744 chegou a Goa o novo Vice-rei, D. Pedro Miguel de Almeida e Portugal, conde de Assumar (1744-1750), agora com o título de Marquês de Castelo Novo, dando-se início a um período de restauração do poder do Estado da Índia portuguesa. Este novo vice-rei procurou expandir o território da província de Goa, de modo a permitir uma defesa mais eficaz e em profundidade do território. Assim, sob o seu comando global, na Primavera de 1744 decide investir contra os Bonsulós, com o duplo objectivo de conquistar a praça de Alorna, em Perném e, simultaneamente, neutralizar o ponto de apoio naval em Chaporá. A comandar as duas naus e os vários navios indianos armados ia o general António de Figueiredo e Utra, sendo as numerosas forças terrestres comandadas pelo Sargento-mor de Batalha Luís de Pierrepont. Enquanto os meios navais

<sup>806</sup> *Id., ibidem*, pp.545 e 547.

<sup>807</sup> FONSECA, Henrique Alexandre da, *op. cit.*, pp.36-39.

bloquearam a barra de Chaporá, as tropas terrestres investiram contra a praça de Alorna, conseguindo tomá-la após provocarem quinhentas baixas no inimigo, tendo as forças portuguesas sofrido apenas 33 mortos e 98 feridos. Após a queda desta praça renderam-se, sem combate, as praças de Bicholim e de Sanquelim<sup>808</sup>.

Dois anos depois, o Vice-Rei renovou as suas acções ofensivas, atacando a praça de Tiracol, que também estava nas mãos dos Bounslós. No mar, uma força composta por uma única nau e várias embarcações locais armadas para a guerra, agora sob o comando do Capitão-de-mar-e-guerra Roberto Homem de Magalhães, bloqueia a barra do rio Tiracol, enquanto outra força, esta comandada pelo próprio Vice-rei e com uma composição semelhante, vai bombardear as fortalezas de Tiracol e de Rarim, esta um pouco a Norte do rio de Tiracol. Após estes bombardeamentos, ambas as praças se renderam, quase sem resistência. Em 1748, foi realizada a última expedição contra os Bounslós, dirigida contra as últimas fortalezas que estes ocupavam no litoral, a praça de Neutim e a de Carlim. Com o Vice-Rei mais uma vez presente, e sob o comando do general António de Brito Freire, os portugueses investiram primeiro contra Neutim e, depois contra Carlim, que se renderam sem grande resistência. Nesta última expedição, a força naval portuguesa era composta por duas naus, uma fragata, duas palas e um patacho, para além de mais de cem embarcações a remo<sup>809</sup>.

Importa salientar que todo este esforço de guerra só se tornou possível graças ao reforço do exército e da armada com um significativo número de soldados enquadrados por um corpo de oficiais de qualidade, em que se incluía um grande número de franceses, bem como ao envio para o Índico de um significativo número de navios e material de guerra, dotando o Estado da Índia com algum do melhor armamento então fabricado na Europa, só possível graças ao desafogo económico propiciado pelas remessas de ouro do Brasil.

Nos anos seguintes, aproveitando as fraquezas momentâneas dos adversários, os vice-reis portugueses tentam conservar o que ainda era possível através de uma “política diplomática apaziguadora”<sup>810</sup>. Contudo, pese embora Portugal se tivesse mantido neutral nos diversos conflitos anglo-franceses que marcaram o século XVIII, em especial a Guerra dos Sete Anos (1756-1763), ver-se-á obrigado a defender os seus interesses, em especial contra alguns avanços da Inglaterra. A situação agudizou-se na Ásia com o início das guerras resultantes da Revolução Francesa, em que as possessões portuguesas foram alvo da cobiça tanto de franceses como de ingleses, em especial destes, que procederam à ocupação dos territórios portugueses na Índia e em Macau, que só seriam devolvidos quando já não tinham interesse militar ou económico<sup>811</sup>.

<sup>808</sup> *Id., ibidem*, p.39.

<sup>809</sup> *Id., ibidem*, pp.39-40.

<sup>810</sup> LOBATO, Manuel, *op. cit.*, pp.327-329.

<sup>811</sup> CARREIRA, Ernestine - **Globalising Goa (1660-1820)**, pp.117-130.

## 4.4. O combate à pirataria nos mares do sul da China: a aliança sino-portuguesa (1791-1810)<sup>812</sup> (VR)<sup>813</sup>

### 4.4.1. O incremento da pirataria em torno de Macau e Cantão: primeiros recontros navais.

Durante a última década de Setecentos assistiu-se nos mares do sul da China, em geral, e no estuário do rio das Pérolas, em particular, a um incremento das ações de pirataria que haveria de transformar esses deserdados da fortuna, até aí a atuar esporádica e isoladamente, em verdadeiros profissionais. Aglutinados a partir de 1805 numa confederação de piratas, com uma hierarquia e um código de conduta bem definidos, e em que a sua vastíssima frota se encontrava estruturada em corpos navais (as bandeiras), que atuavam de forma articulada e respondendo diretamente a um chefe supremo (Zheng Yi, até 1507), rapidamente se afirmaram como uma verdadeira potência naval na região e um enorme problema não só para as autoridades provinciais de Cantão, mas também para os responsáveis macaenses<sup>814</sup>.

O desenvolvimento da pirataria no delta do rio das Pérolas se, por um lado, resultou do enorme incremento populacional registado na província de Guangdong<sup>815</sup>, que não foi acompanhado por igual crescimento de recursos, contribuindo para lançar na pobreza um grande número de indivíduos das zonas ribeirinhas, transformando-os em potenciais novos piratas, por outro, decorreu também, e em grande medida, de factores externos, em especial dos problemas ocorridos no Vietname, após a tomada do poder pelos Tay Son. Estes, que se haviam servido do potencial militar dos piratas a operar na região para entronizar no poder Nguyen Van Huch, passaram a enviá-los anualmente para os mares do sul da China, em expedições predatórias, com o objectivo de minimizarem a grande crise económica e financeira que punha em causa a sua continuidade no poder<sup>816</sup>.

Essas ações militares, marcadas em regra por enorme violência, processavam-se com grande regularidade, iniciando-se normalmente por volta de finais de Abril, princípios de Maio, ali se mantendo até finais de Outubro, princípios de Novembro, altura em que as esquadras de piratas regressavam ao Vietname com o produto dos saques e com as suas

<sup>812</sup> Uma versão mais alargada desta temática foi por nós publicada sob o título «A ação “concertada” das autoridades de Macau, China e Goa na luta contra os “piratas” dos mares do sul da China em finais do século XVIII, princípios do século XIX», in *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês. Séculos XVI-XIX*, org. por António Vasconcelos Saldanha e Jorge dos Santos Alves, Macau, Instituto Português do Oriente, 1995, pp. 235-277. Agradeço à Professora Doutora Isabel Murta Pina ter procedido à revisão da grafia chinesa constante no capítulo.

<sup>813</sup> Phd., Investigador Auxiliar com Agregação do Centro de História, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.

<sup>814</sup> Sobre este assunto veja-se *The Chinese Repository*, vol. III, pp. 70-71; e MURRAY, Dian H.- *Pirates of South-China Coast. 1790-1810*, pp. 57-79.

<sup>815</sup> MURRAY, Dian, *op. cit.*, pp. 7 e 28, refere que por essa altura mais de 1/3 da população de toda a província se encontrava acantonaada nessa pequena área, tendo crescido entre 1787 e 1812 aproximadamente 30%, muito acima da média registada nas restantes províncias do império chinês – 24 %.

<sup>816</sup> Iniciada em 1773, a revolta Tay Son conheceu o seu ponto álgido com o reconhecimento, por Pequim, de Nguyen Van Huch como imperador. As suas forças, coligadas com os chefes piratas Li Cai e Ji Ting, viriam, em Julho de 1802, a ser derrotadas pelos exércitos e a armada de Nguyen Phuc Anh em Hanói.

tripulações reforçadas por novos elementos que, forçada ou livremente, a eles se juntavam fazendo aumentar o número e o poderio das suas frotas<sup>817</sup>.

A actividade dos piratas era igualmente favorecida pela presença no sul da China de um grande número de ilhas, baías e estuários de rios que transformavam a costa num emaranhado de canais, permitindo-lhes refúgio fácil após os assaltos levados a cabo sobre as populações ribeirinhas ou os ataques aos navios mercantes a operar na zona, em especial na foz do rio das pérolas, em resultado de Cantão se haver transformado no único porto do império chinês aberto à navegação comercial das potências ocidentais<sup>818</sup>.

Por via desse aumento de pressão militar sobre as costas da província de Guangdong e da recusa do governo central em reforçar a armada Qing na região, as autoridades chinesas locais, com destaque para o Mandarim de Xiangshan, endereçaram ao Senado de Macau, em Agosto de 1791, um pedido de apoio militar para procurar travar as devastações das esquadras piratas na região<sup>819</sup>.

Tratada inicialmente pelos principais de Macau como um assunto de menor importância, que afligia sobretudo os chineses e do qual poderiam ainda vir a tirar algumas contrapartidas – em especial a reposição dos antigos privilégios que lhe haviam sido retirados, optaram num primeiro momento por manter uma política dúbia, que parece ter resultado também da diferença de opiniões existentes no seio do Senado relativamente ao comportamento a adotar.

Divididos entre os que, como o Capitão-geral Vasco Luiz Carneiro de Souza Faro ou José dos Santos Baptista de Lima, defendiam uma linha dura, que fizesse depender o apoio da cidade da renovação dos privilégios perdidos, e aqueles que, como João da Fonseca e Campos, Simão de Araújo Costa e o procurador do senado Joaquim Carneiro Machado, defendiam que se apoiassem os chineses, entre outras razões para evitarem a intromissão dos ingleses, o que poderia revelar-se catastrófico para a cidade, decidiram, após um segundo pedido, efectuado em Setembro de 1791, apoiar as autoridades cantonenses. Com efeito, a 16 de Fevereiro de 1792 o senado de Macau aprovou que se aparelhassem alguns navios, tendo sido determinada a compra da *Gustavus*, uma chalupa inglesa, por 13 000 patacas<sup>820</sup>. Alguns meses mais tarde, porque a situação tivesse acalmado um pouco, o pedido de auxílio foi esquecido, vendo-se o Senado na obrigação de vender o navio<sup>821</sup>.

<sup>817</sup> Sobre o assunto veja-se TEIXEIRA, Manuel - **Macau no século XVIII**, pp. 660-661.

<sup>818</sup> Para uma melhor visualização da área em apreço veja-se o mapa publicado em anexo sobre a foz do Rio das Pérolas e o canal de Xiangshan elaborado a partir de uma fonte do séc. XVIII publicada por STURGIS, Robert S. - **The Chinese Repository**, vol. III, pp. 63 e seguintes.

<sup>819</sup> Segundo o acordão da vereação do Senado de Macau, de 15 de Fevereiro de 1792, havia sido discutido anteriormente, em 25 de Agosto de 1791, o pedido de apoio militar formulado pelo referido mandarim. Cf. **Arquivos de Macau, 2ª série, vol. IV, nº 5**, pp. 286-290.

<sup>820</sup> Cf. Vereações do Senado de Macau, de 9 e 14 de Fevereiro de 1792. In **Arquivos de Macau, 1ª série, vol. II, nº 3**, pp. 147-151; e a de 15 de Fevereiro do mesmo ano, *Ibidem*, 3ª série, vol. IV, nº 5, pp. 286-290.

<sup>821</sup> A sua venda resultou de uma proposta do Governador, de 22 de Agosto de 1792. Cf. carta de 29 de Dezembro de 1792. In **Arquivos de Macau, 3ª série, vol. XVII, nº 2**, p. 106.

Por razões que não conseguimos apurar, a partir de finais desse ano operou-se uma alteração no posicionamento das diferentes sensibilidades do Senado, passando o governador a advogar a compra de dois navios para fazer uma ação militar contra os piratas, a isso se opondo os principais mercadores macaenses, que viam no incremento da pirataria uma oportunidade para Macau, não só porque a concorrência das barcas chinesas seria menor, mas também porque teriam assegurada a venda dos seus produtos na torna-via-gem, com reflexo nos direitos da alfândega<sup>822</sup>.

Volvidos alguns meses, porque a situação se agravasse a ponto de se temer um eventual ataque às ilhas, aqueles vão disponibilizar os seus navios para a organização de uma pequena esquadra com três embarcações destinadas a patrulhar a costa e os canais que davam acesso a Cantão<sup>823</sup>.

Até ao início de Oitocentos, com exceção da autorização dada pelo Senado, em 15 de Março de 1794, para que fossem fretados pelo mandarim de Xiangshan dois navios da praça de Macau<sup>824</sup>, destinados ao que supomos para o policiamento da região, não temos qualquer outra referência à intervenção das suas forças na luta contra os piratas, facto deveras estranho porque se trata do período em que, em virtude das alterações político-militares ocorridas no Vietnam - derrota dos seus aliados Tay Son, se acentuam os seus ataques sobre as províncias de Guangdong, do Fujian e de Zhejiang.

#### **4.4.2. Os anos de afirmação da coligação de piratas e o reforço do potencial militar naval de Macau (1800-1805).**

Após o imperador Qing determinar, em 1797, uma ação militar vigorosa contra a pirataria que infestava as águas em torno de Cantão, porque esta tivesse falhado rotundamente em virtude da incapacidade demonstrada pela marinha imperial para afrontar com êxito os piratas, foi tentada a partir de 1799 a implementação de uma política de perdão para os piratas, sobretudo para os seus chefes intermédios. O governo provincial, ciente das deficiências que afligiam a organização militar naval da província, sobretudo em resultado da grande falta de navios e artilharia apropriados para o combate aos piratas, mas também da complexa e burocratizada cadeia de comando que a caracterizava, e ainda do baixíssimo moral que grassava entre as tropas imperiais a quem estava entregue a sua defesa, procurava, assim, fragilizar a confederação de piratas através da dissidência dos seus membros. A amnistia geral então decretada viria, no entanto, a revelar-se um fiasco, acabando na maioria dos casos por fortalecer ainda mais os piratas que, após receberem do Estado o pagamento da sua dissidência, voltaram pouco depois à sua anterior condição<sup>825</sup>.

<sup>822</sup> *Ibidem*, pp. 11-12.

<sup>823</sup> Cf. carta de 8 de Julho de 1793, in *Arquivos de Macau, 3ª série, vol. IV, nº 5*, pp. 391-394.

<sup>824</sup> Cf. TEIXEIRA, Manuel - **Macau no século XVIII**, p. 699.

<sup>825</sup> Sobre o assunto veja-se MURRAY, Dian, *op. cit.*, pp. 45-47.

O recrudescimento da pirataria em torno de Macau começava agora a levantar sérios problemas à segurança do seu porto e da própria cidade, para além de provocar um decréscimo do volume comercial transacionado dada a crescente insegurança da navegação. Disso davam conta os responsáveis do Senado na reunião de 4 de Abril de 1804, afirmando ainda que, para além do grande número de navios piratas ali a operar, haviam “entrado nestes alguns dos Taisons que desapareceram ao Rei de Conchinchina em os quais se tem devizado bataria de groço calibre”<sup>826</sup>.

Dessa declaração ressalta o perigo que resultava do facto de os piratas se encontrarem a partir de então dotados de juncos oceânicos, muito fortes e resistentes, equipados com artilharia de grande calibre, ao contrário do que até aí sucedera, em que a grande maioria da sua artilharia era constituída por peças de pequena e média dimensão e de fabrico muito rudimentar. Essa transformação não só lhes permitiu poderem começar a apresá os grandes navios de Nanyang (com mais de 150 pés de comprimento), que comerciavam no porto de Cantão, como contribuiu também para um aumento da insegurança relativamente à navegação das potências ocidentais, em especial de Macau, sobretudo no respeitante aos navios de menores dimensões, uma vez que, relativamente aos navios que operavam transcontinentalmente, dadas as suas dimensões e a sua robustez, estes não eram alvo dos seus ataques, uma vez que lhes era impossível abordá-los e a sua artilharia não tinha poder para os destruir.

Igualmente decisivo para o aumento da insegurança em torno de Macau e Cantão foi o processo de profissionalização da pirataria, que culminou em 1805 com a criação de uma federação dos principais líderes piratas a operar na região. Chefiada por Zheng Yi<sup>827</sup>, foi organizada em seis bandeiras, com grande autonomia e de dimensões variáveis, chegando algumas delas a compreender mais de 200 navios, num total de cerca de 600<sup>828</sup>. Actuando de forma concertada, depressa se transformaram numa enorme dor de cabeça tanto para as autoridades provinciais de Cantão como para os responsáveis do Senado.

Agravou-se assim, em resultado do aumento da tensão militar naval na região, uma situação já de si bastante delicada, tendo as autoridades macaenses procurado interditar a venda aos chineses de apetrechos ou matérias-primas (salitre, enxofre, etc.) que “concorressem para a feitura da pólvora”<sup>829</sup>. Em simultâneo, determinaram ainda a obrigação de os moradores deterem tantas lanças de 18 palmos, quantos os escravos que possuíssem<sup>830</sup>, e procederam ao reforço das estruturas defensivas terrestres da cidade, que se encontravam

<sup>826</sup> Cf. Acórdão da vereação do Senado de Macau. In **Arquivo Histórico de Goa [AHG]**, Livro nº 1298, ff. 312-312V.

<sup>827</sup> Chefe da mais poderosa das bandeiras, a Vermelha, que dirigiu a federação até Novembro de 1807, altura em que morreu no Vietname.

<sup>828</sup> Sobre o assunto veja-se **The Chinese Repository**, vol. III, já cit., p. 70; MURRAY, Dian, *op. cit.*, pp. 57 e seguintes.

<sup>829</sup> Cf. Acórdão da Vereação de Macau, de 14 de Março de 1804, in **AHG**, Livro nº 1298, ff. 308-308V.

<sup>830</sup> Idem, *Ibidem*, ff. 308-310V.

muito depauperadas, como o comprova a missiva do governador ao Vice-rei da Índia em que solicitava o envio de armamento e soldados<sup>831</sup>.

O Senado, pressionado pelo desembarque, em princípios de Março de 1804, dos piratas na ilha da Taipa, fronteira a Macau, determinou a compra de uma “palla”<sup>832</sup> inglesa, que se encontrava em Whanpoa (Huangpu), para policiamento da costa e apoio à navegação dos mercadores “que vem a esta praça comprar o anfião, única mola que mantém a colónia”<sup>833</sup>. Porque em Abril os abastecimentos da cidade se encontrassem praticamente esgotados, as autoridades procederam à compra de um segundo navio inglês, o *Nancy*, conseguindo assim, com recurso aos dois navios, expulsar da ilha da Taipa os piratas, repondo os fluxos mercantis de e para Macau. Procurando reforçar ainda mais as suas exígues forças navais compraram uma terceira embarcação, o *Trastagana*<sup>834</sup>. O negócio revelar-se-ia um verdadeiro desastre, em virtude de o navio se encontrar incapaz de navegar, por estar podre o seu mastro principal, o que os obrigou a adquirir outro, o *Ouvidor Pereira*.

Procurou ainda o Vice-rei da Índia impor ao Senado a compra da corveta *Bela Júlia*, pertencente a um mercador goês seu amigo, sob o pretexto de que se adaptava melhor a zonas de águas pouco profundas, facto que contribuiu para aumentar o descrédito da administração portuguesa junto dos chineses, que já vinham acusando os macaenses de fecharem os olhos ao contrabando de pólvora e armamento com os piratas<sup>835</sup>. Tal não impediu, no entanto, que, pressionados pela intensificação dos ataques piratas às suas costas, os chineses se tivessem aliado aos portugueses, organizando uma frota de 20 juncos, a que se somaram os três navios macaenses, para dar caça aos piratas. A sua actuação revelar-se-ia um rotundo fracasso, com os piratas a escaparem praticamente incólumes, situação que se repetiria alguns meses mais tarde. Com efeito, em resultado de um pedido do zongdu (governador geral) de Guangdong<sup>836</sup>, de 16 de Junho de 1804, que alertava os portugueses para o facto de os responsáveis pela Companhia Inglesa haverem oferecido quatro navios para a erradicação dos piratas, o Senado de Macau apressou-se a colaborar com alguns navios.

<sup>831</sup> Nessa carta solicita a Goa o envio de armas, munições e soldados, para que a sua guarnição pudesse passar a contar com 100 homens de artilharia e 200 de infantaria. Cf. *Ibidem*, ff. 224-224V.

<sup>832</sup> Navio de guerra de vela, com dois ou três mastros. Semelhante às fragatas podia montar até 40 peças de artilharia. Cf. LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente - **Dicionário da linguagem da marinha antiga e actual**, p. 388.

<sup>833</sup> Cf. Acórdão da Vereação de Macau, de 24 de Março de 1804, in **AHG**, Livro nº 1298, ff. 311-311V.

<sup>834</sup> Cf. Acórdão da Vereação de Macau, de 4 de Abril de 1804, in **AHG**, Livro nº 1298, f. 314.

<sup>835</sup> Sobre o assunto veja-se a correspondência trocada entre Goa e Macau durante os primeiros meses de 1805. In **AHG**, Livro nº 1298, ff. 206-208V; 306-307V; 419-420.

<sup>836</sup> Surge por vezes referenciado na documentação portuguesa como Vice-rei de Cantão. José Ignácio de Andrade refere que neste período havia em cada província da China um Suntó (delegado imperial) que tinha três mandarins letreados sob as suas ordens. Cf. **Memória dos feitos macaenses contra os piratas da China: e da entrada violenta dos Ingleses na cidade de Macau**, 2<sup>a</sup> ed., p. 9.

Uma esquadra composta por 100 juncos chineses<sup>837</sup> estacionou em Setembro junto a Macau, aí aguardando alguns dias pela incorporação dos quatro navios portugueses, que só em Outubro integraram a armada da coligação<sup>838</sup>. A operação naval durou aproximadamente um mês sem que tivessem sido obtidos quaisquer resultados práticos, com os portugueses e chineses a procurarem alijar as culpas do fracasso remetendo-as para os seus parceiros. Segundo o Senado de Macau os seus navios teriam atacado uma esquadra de piratas junto da embocadura do rio Naozhao, próximo da ilha de Ainão, apresando oito navios e atingindo com artilharia vários outros, os quais acabaram por fugir em virtude de o calado dos navios portugueses não lhes permitirem navegar em águas pouco profundas. O insucesso da operação militar ter-se-á ficado a dever não só à ineficácia da armada chinesa durante o combate, mas também ao facto de os piratas haverem recebido informações e apoio logístico a partir de terra por elementos da “Confraria de Céu e Terra”<sup>839</sup>. Para as autoridades provinciais de Cantão, pelo contrário, a missão terá falhado, de acordo com as informações prestadas pelo comandante chinês Wei Dabin, em virtude de os navios portugueses não possuírem um calado apropriado para a navegação em águas baixas, o que impediu que os piratas fossem perseguidos e eliminados<sup>840</sup>.

Em nosso entender o insucesso da operação terá sido provocado pela conjugação dos diversos factores apresentados pelas duas partes, daí resultando que tanto o Vice-rei da Índia como o próprio Imperador Qing se mostraram depois contrários a que as suas forças continuassem a operar conjuntamente, tendo aquele determinado, mais tarde, que os navios de guerra macaenses se limitassem a promover acções de patrulhamento da sua costa, abstendo-se de navegar a longa distância, para que não se repetissem os desastres entretanto ocorridos, em que um dos navios foi dar a Pulopinang, tendo o outro naufragado<sup>841</sup>. O Imperador, por seu turno, determinou ainda a demissão do zongdu e do hobu (superintendente das alfândegas)<sup>842</sup> da província de Guangdong e deliberou no sentido de que fosse recusada a entrada de navios ingleses na Boca do Tigre.

<sup>837</sup> Embora as fontes chinesas afirmem tratar-se de apenas 100 juncos, uma carta de Caetano de Sousa, governador de Macau, para o Vice-rei da Índia, refere tratar-se de cerca de 120. Cf. In AHG, *Macau, Livro nº 1298*, ff. 203-205. Sobre o assunto vejam-se ainda os registos da feitoria inglesa de 3 de Setembro e 10 de Outubro de 1804, «Consultations and transactions of the Select Committee of Resident Supercargo appointed by the Honourable Court of Directors of the United East India Company to manage their affairs in China together with the letters written and occurrences», in India Office Library, London. *China Factory Records G/12/100-G/12/174*, March 1791 to January 1811.

<sup>838</sup> Valeu então o esforço feito pelos moradores Januário Agostinho de Almeida, que disponibilizou os seus navios, e Manuel Pereira, que cesteou o seu aprestamento. Cf. **Arquivos de Macau**, 3<sup>a</sup> série, vol. XVII, nº 5, 1972, pp. 254-261.

<sup>839</sup> Cf. **Arquivos de Macau**, 3<sup>a</sup> série, vol. XVII, nº 5, pp. 254.

<sup>840</sup> Sobre o assunto veja-se MURRAY, Dian, *op. cit.*, p. 110.

<sup>841</sup> Sobre o assunto vejam-se as cartas do Governador da Índia para o Governador de Macau, de 31 de Março e 1 de Abril de 1805. In AHG, Livro nº 1298, f. 321; e **Arquivo Histórico de Macau - Leal Senado. Correspondência recebida (1783-1817)**, ff. 176V-177.

<sup>842</sup> Cf. MURRAY, Dian, *op. cit.*, p. 111.

Em finais de 1805, Macau atravessava um período particularmente difícil do ponto de vista da sua segurança, não só por força do extraordinário incremento das actividades dos piratas no delta do Rio das Pérolas, mas também pelo facto de a sua guarnição se encontrar reduzida a 275 soldados (203 de infantaria e 72 de artilharia, dos quais 41 andavam embarcados, doentes ou de licença)<sup>843</sup>, possuindo no mar por apenas três navios de guerra, como o comprovam os inúmeros pedidos de socorro enviados para Goa pelos seus responsáveis. Temia-se mesmo, nas palavras do governador da cidade, “um desembarque nas praias vizinhas, essencialmente na altura em que os navios mercantes estão de viagem e, por isso, há menos gente apta” para a sua defesa<sup>844</sup>. A situação agravar-se-ia em Dezembro desse mesmo ano, obrigando, como refere o Ouvidor Miguel José de Arriaga Brum da Silveira, a chamar-se a “palla” para defender a entrada da Barra e a distribuírem-se armas “por todos os paisanos que restavam”<sup>845</sup>. Em carta de 6 desse mesmo mês, dirigida ao governador-geral de Goa, Arriaga pedia que existissem quatro navios de guerra em Macau, “para que, saindo dois, permanecessem os restantes de guarda ao porto” e que a guarnição da cidade fosse reforçada, passando a dispor de 500 soldados<sup>846</sup>.

#### **4.4.3. Apogeu e declínio da confederação pirata. A convenção sino-portuguesa de 23 de Novembro de 1809.**

Ao terminar o ano de 1805, em resultado do aumento da pressão militar da confederação de piratas liderada por Zheng Yi<sup>847</sup>, Pequim optou por proceder à substituição do governador-geral de Guangdong, Na Yancheng, por Wu Xiongguang, não tendo, no entanto, surtido grande efeito a sua política de afrontamento militar dos piratas. Na verdade, os anos que se seguiram ficaram marcados por uma sucessão de derrotas militares das forças imperiais, sendo a mais espectacular a ocorrida próximo de Cantão, no início de 1808, sobre a armada comandada pelo chefe provincial de Zhejiang – Li Changgeng, que pereceu no combate, tendo todos os seus navios sido capturados ou afundados, com exceção de dois<sup>848</sup>.

O ano de 1808 ficou ainda marcado por vários outros desastres navais das forças imperiais às mãos da confederação de piratas, tendo sido nomeado em inícios de 1809 um novo zongdu (governador-geral), Bai Ling, que já havia exercido o lugar em 1805.

---

<sup>843</sup> Veja-se o Mapa do estado da tropa destacada de guarnição na cidade de Macau em Novembro de 1805, in AHG, Livro nº 1298, ff. 6-7.

<sup>844</sup> *Ibidem*, f. 4.

<sup>845</sup> *Ibidem*, ff. 181-182.

<sup>846</sup> *Ibidem*, ff. 121-121V.

<sup>847</sup> Segundo o *The Chinese Repository* nos horizontes deste carismático líder pirata terá estado o objectivo de ascender ao poder real, porventura mesmo ao trono imperial. Cf. *op. cit.*, p. 72.

<sup>848</sup> *Ibidem*, ff. 72 e seguintes.

Este, ciente da falta de meios navais em toda a costa sul da China, começou por solicitar a Pequim autorização para mandar construir 100 novos juncos, resolveu, enquanto aguardava pela sua autorização adotou uma nova estratégia, que passou por procurar bloquear o acesso dos piratas às suas fontes de abastecimento em terra, sobretudo de víveres, mas também de armas e pólvora, tendo para isso decretado um rigoroso embargo a toda a navegação mercante que operava na zona. A nova política acabou, no entanto, por provocar um aumento das atrocidades dos piratas sobre as populações costeiras, tendo ainda, como refere o *The Chinese Repository*, conduzido ao aparecimento em força das suas esquadras “in Macao roads, and the River of Canton”<sup>849</sup>.

Em relação a Macau, o aumento da pressão militar dos piratas nas suas águas obrigou o Senado a proceder à compra de alguns navios, entre os quais os brigues<sup>850</sup> *Princesa Carlota* e *Príncipe Regente*, tendo sido pedida ainda autorização a Goa para a compra do navio *Ulisses*, para fazer frente à ameaça da confederação “cujo número de embarcações chega na época presente a mil e duzentas, e as suas forças em gente [...] a cento e trinta mil homens”<sup>851</sup>. Pese embora estes números se nos afigurem exagerados, o mesmo sucedendo com os que constam da relação dos efetivos militares que guarnecia a cidade – 168 soldados<sup>852</sup>, mas aqui pela negativa em resultado da necessidade de alertar Goa para o envio urgente de reforços, atestam, no entanto, a gravidade do problema que por essa altura afligia as autoridades macaenses e chinesas, revelando que, por falta de capacidade de resposta de ambas, a situação se encontrava completamente descontrolada, com a confederação de piratas a assumir um papel de primacial importância no quadro político-militar da região por essa altura.

Após um primeiro reforço de soldados no início de 1806, Macau recebeu, em Abril desse ano, mais 10 oficiais e 102 soldados de artilharia e infantaria provenientes da Índia, o que contribuiu para amenizar um pouco a situação. De Goa chegavam igualmente diretrizes no sentido de que os navios e soldados portugueses limitassem a sua acção à defesa da cidade e ilhas adjacentes, e não ao ataque aos piratas ou à guarda dos canais do delta do Rio das Pérolas<sup>853</sup>. As forças portuguesas, por via das determinações imperiais e das do governo central em Goa, mantiveram uma posição de não intervenção no conflito ao longo dos anos seguintes. Estes ficaram marcados por sucessivos desastres militares

<sup>849</sup> *Ibidem*, f. 73.

<sup>850</sup> Navio de vela, de pano redondo, com dois mastros, cada um deles com dois mastaréus. Arma papafigos, gáveas, joanetes, sobre (vela redonda que arma sobre os joanetes) e, ainda, um pano latino quadrangular no mastro de ré. Possui gurupés e o velame correspondente. Cf. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*.

<sup>851</sup> Cf. carta do Senado de Goa para o Vice-rei da Índia, de 16 de Dezembro de 1805, in AHG, Livro nº 1298, ff. 69-72V.

<sup>852</sup> De acordo com a missiva do Senado, enviada para Goa em 16 de Dezembro de 1805, Macau possuía então apenas 168 soldados, “dos quais 40 andam embarcados nos três navios de guerra, 42 de guarnição nas fortalezas que mal podem manobrar uma peça, 31 nas diferentes guardas, no hospital 15 a 20, restando-nos somente 35 que mal podem guarnecer as novas pessinhas da nova invenção”. *Idem, Ibidem*.

<sup>853</sup> Cf. *Arquivos de Macau, 3ª série, vol. XVII, nº 5*, p. 284.

das esquadras imperiais, de que resultou, como refere Dian Murray, a perda de mais de 63 navios chineses entre 1808 e meados de 1809<sup>854</sup>, em contraste com o crescimento do poderio militar naval da confederação de piratas.

Com efeito, entre 1806 e 1809, a acção da marinha portuguesa resumiu-se ao feito de Pereira Barreto, cognominado de “O tigre dos mares”, que, ao comando do brigue *Carlota*, atacou com êxito uma pequena esquadra de piratas ao largo de Macau em 6 de Maio de 1807, sendo a sua acção exaltada em várias obras<sup>855</sup>. De acordo com esses autores, a acalmia verificada em torno da cidade do santo nome de Deus teria resultado apenas do enorme respeito granjeado por aquele no seio dos piratas, esquecendo que, por essa altura, não só ocorreu a morte de Zheng Yi, o chefe da confederação de piratas, mas também que se tratou de um período marcado por sucessivos confrontos entre as suas forças e os navios imperiais nos mares do sul da China.

Ignoram, por outro lado, um facto ainda mais decisivo para o afastamento dos piratas de cidade macaense, a saber, a circunstância de aqui se haver instalado, em Setembro de 1808, contra a vontade das autoridades portuguesas, um contingente militar inglês comandado pelo almirante Drury, com o pretexto de defender a cidade de um eventual ataque francês. Lucas José de Alvarenga, governador da cidade, confirma-o ao afirmar que, imediatamente após os ingleses haverem abandonado Macau, os piratas começaram de novo a atacar a navegação mercante, nalguns casos mesmo defronte da cidade<sup>856</sup>. Em meados de 1809 foram apresados três grandes juncos de uma embaixada tributária enviada pelo Sião a Pequim e atacados três navios americanos, tendo os piratas atacado ainda o brigue do Governador de Timor, capitaneado por Manuel José Viana, que, depois de capturado e apresada a tripulação, foi passeado à vista de Macau “arrastando a bandeira pelo mar”<sup>857</sup>.

Esta acontecimento, somado a um novo pedido de apoio militar por parte do zongdu de Guangdong, apresentado pelo governador de Macau ao Senado em Setembro de 1809, conduziu ao aparelhamento da lorchas *Leão* e dos navios *Belisário* e *Princesa*

<sup>854</sup> Cf. *op. cit.*, p. 124.

<sup>855</sup> Sobre o assunto veja-se JESUS, C. A. Montalto de - **Macau Histórico**, p. 169; ANDRADE, José Ignácio de - **Memória dos feitos macaenses** [...], pp. 28 a 31.

<sup>856</sup> Cf. **Memória sobre a expedição do Governo de Macau em 1809 e 1810 em socorro do Império da China contra os insurgentes piratas chinezes principiada e concluída em seis meses pelo Governador e capitão daquela cidade Lucas José de Alvarenga, autenticada com documentos justificativos**, p. 32.

<sup>857</sup> JESUS, C. A. Montalto de - **Macau Histórico** [...], p. 169. Veja-se também **The Collected memorials of Na-Yen-Ch'eng; 1834**, 12: 93<sup>b</sup>-95; apud MURRAY, Dian, *op. cit.*, p. 131; NEUMANN, Karl Friedrich (trad.) **History of the Pirates who infested the China Sea from 1807 to 1810**, book second, ff. 3V e seguintes.

<sup>858</sup> Segundo o *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual* a embarcação também era chamada “juncos”, a qual resultou de várias modificações introduzidas no juncos pelos portugueses, que, assim, melhoraram a sua velocidade, capacidade de carga e acomodações para a tripulação. Construídas em teca ou cânfora, com casco de formas finas, de pequeno pontal e sem quilha, foram construídas profusamente no porto de Macau a partir do século XVIII. As mais comuns deslocavam de 50 a 100 toneladas, mas podendo atingir as 150. Possuíam três mastros. Cf. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, já citado.

*Carlota*<sup>859</sup>. Da sua acção nos canais de Whanpoa (Huangpu) tanto Alvarenga como Ignácio de Andrade ou Gonzaga Gomes, que se debruçaram sobre o combate que aí teve lugar, apresentam-no como uma vitória das forças macaenses embora se divisem sinais claros do fracasso da expedição nas suas narrativas. Este último refere, por exemplo, que o *Belisário* se desmantelou por acção do recuo dos seus próprios canhões, acabando por se retirar da refrega, no que acabou por ser seguido pelo navio principal o *Princesa Carlota*<sup>860</sup>.

Para além disso, todos eles referem as gravíssimas divergências existentes entre os principais responsáveis da frota, com Silva Braga, um oficial de Marinha, a acusar o Ouvidor Arriaga de o haver preterido em favor de um oficial do exército - Alcoforado, facto que deve ter contribuído também para o frouxo desempenho da pequena esquadra macaense em virtude da menor aptidão deste para combater num meio para o qual não estava preparado. Silva Braga chegou mesmo a encenar o enforcamento da efígie de Arriaga, atitude que provocou o seu afastamento e consequente encarceramento.

Esta derrota somava-se, assim, a um conjunto de desastres militares sofridos pelas forças imperiais ao longo dos meses de Agosto e Setembro de 1809, facto que levou Dian Murray a afirmar, estribada nas notas dos sobrecargas ingleses, que, por essa altura, a única oposição aos piratas era a das populações ribeirinhas por eles atacadas. Aliás, a 21 de Outubro desse ano a frota de Zhang Baozai (líder da bandeira vermelha) derrotou uma vez mais a armada imperial chinesa próxima de Lantau, tendo o seu comandante, Sun Chuanmou, fugido, vindo a refugiar-se naquela ilha<sup>861</sup>.

As autoridades de Cantão, cientes da sua incapacidade para erradicar a pirataria dos seus mares, iniciaram um processo negocial com os ingleses, tendo o navio *Mercúrio* chegado a actuar conjuntamente com a esquadra imperial junto de Lantau, conseguindo num primeiro momento encurralar os piratas. A sua captura viria, no entanto, a esfumar-se em virtude de as autoridades macaenses se haverem recusado a colaborar com o Capitão John Williams<sup>862</sup>.

Por outro lado, porque Arriaga tivesse sabido que o acordo com os ingleses se encontrava iminente, estando dependente apenas da recusa dos chineses em assinar um documento com um pedido expresso de auxílio, e ciente do que isso significaria para os interesses de Macau, apressou-se a curto-circuitar o encontro previsto entre o governador de Cantão e o capitão inglês Austin, previsto para os primeiros dias de Novembro.

<sup>859</sup> Sobre o assunto veja-se **Memória sobre a expedição do Governo de Macau em 1809 e 1810** [...], já cit., p. 43; e o acordão da vereação de 16 de Setembro de 1809, in AHG, Livro nº 1298, ff. 187V-189V.

<sup>860</sup> In **Memória dos feitos macaenses** [...], já cit., p. 44; ANDRADE, Ignácio de - **Memória sobre a expedição do Governo de Macau em 1809 e 1810** [...], já cit., pp. 42-44; GOMES, Luís Gonzaga - **Páginas de História de Macau**, pp. 143-144.

<sup>861</sup> Cf. MURRAY, Dian, *op. cit.*, pp. 128-130.

<sup>862</sup> Sobre o assunto veja-se **The Collected memorials of Na-Yen-Ch'eng; 1834**, 13: 78<sup>b</sup>-79, nd; *apud* MURRAY, Dian, *op. cit.*, p. 133.

Atestam-no não só as várias cartas trocadas entre o Ouvidor de Macau e as autoridades provinciais chinesas, mas também as actas do Senado<sup>863</sup>, que comprovam igualmente que antes da assinatura da Convenção sino-portuguesa foi realizada uma expedição naval conjunta a 8 de Novembro de 1809. Esta terminou, de acordo com Dian Murray, sustentada no relato de Richard Glasspoole, de forma inconclusiva, em virtude de os disparos de artilharia dos navios portugueses terem ficado demasiado curtos, acabando por não provocar danos significativos na esquadra pirata<sup>864</sup>.

A 13 de Novembro de 1809, graças sobretudo à acção desenvolvida pelo Ouvidor Arriaga, o zongdu de Cantão enviava ao Leal Senado uma carta aceitando que se fizesse a expedição conjunta contra os piratas, nela se reforçando que todos os outros navios estrangeiros estavam proibidos pelas leis imperiais de actuar “nos mares vizinhos da Boca do Tigre, Vuan-Men, Macau e Hsiang-Shan”<sup>865</sup>.

Dez dias mais tarde era assinada entre as autoridades de Macau e os representantes do Imperador - o Mandarim da Casa Branca, o Mandarim de Xiangshan e o Mandarim delegado de Nanhai - uma convenção que compreendia sete artigos que determinavam a criação de uma armada conjunta de guarda-costas, composta por seis navios de guerra portugueses e pela esquadra imperial, os quais deviam navegar durante seis meses “desde a Boca do Tigre até Macau e de Macau até Kian-San pelo Golpho”<sup>866</sup>. O documento estipulava ainda o pagamento pelos chineses de 80 000 taéis para aprestamento dos navios macaenses, a divisão equitativa das presas e a tão almejada reposição dos antigos privilégios da cidade. Entre estes avultavam o direito de conceder aos chineses autorização para residirem em Macau, ou de os expulsarem, bem como de poderem ser punidos por crimes aí praticados; o direito de confiscar propriedades e mercadorias para pagamento de dívidas; o direito de circulação de e para Guangdong, e de aí comerciar; o direito de apelar por intermédio do procurador da cidade para o Zongdu dos agravos dos mandarins; e, ainda, a autorização para a entrada do Bispo de Pequim e demais missionários na China.

Da acção de Arriaga e seus pares resultou ainda, pelo menos por agora, o afastamento dos ingleses do teatro de operações, evitando-se o seu estabelecimento permanente na região, pouco antes tentado, como referimos, a pretexto de defenderem dos franceses a cidade do Santo Nome de Deus de Macau.

<sup>863</sup> Cf. cartas de Arriaga de 28 e 31 de Outubro de 1809, in AHG, Livro nº 1305, ff. 173-174; e as actas das vereações de 25 de Outubro e de 8 de Novembro de 1809, in AHG, Livro nº 1301, ff. 190-192.

<sup>864</sup> Cf. *A brief narrative of my captivity and treatment amongst the “Ladrones”*, WILKINSON, George (ed.), Browne, J., p. 121, *apud*, MURRAY, Dian, *op. cit.*, p. 134.

<sup>865</sup> Cf. carta do Zongdu para o Ouvidor de Macau, in AHG, Livro nº 1305, ff. 178-179.

<sup>866</sup> O texto da convenção foi publicado por BIKER, Júlio Firmino Júdice em *Colecção de tratados de paz que o Estado da Índia Portugueza fez com os Reis e senhores com quem teve relações nas partes da Ásia e da África oriental desde o princípio da conquista até ao final do século XVIII*, tomo IX, pp. 251-252.

#### **4.4.4. Combates navais na Boca do Tigre. O desmantelamento da confederação de piratas.**

Assinada a convenção seguiu-se um período marcado por vários confrontos navais entre a armada sino-macaense e as esquadras das diferentes bandeiras dos piratas, cujos resultados são apresentados pelas diferentes fontes de forma muito diversa, sendo as portuguesas unâimes no elogio ao papel fulcral desempenhado pelos navios macaenses no conflito. Pelo contrário, os relatos de Glasspoole e a documentação da companhia inglesa apontam no sentido de que os sucessivos confrontos navais ocorridos se traduziram, pelo contrário, em outros tantos revezes para as forças da coligação, tendo os piratas conseguido escapar quase sempre sem baixas significativas e que a sua rendição viria a ocorrer apenas em resultado das cisões internas entretanto surgidas no seio da sua própria confederação<sup>867</sup>.

Importa referir, no entanto, que a assinatura do acordo entre as autoridades chinesas e macaenses se limitou a ratificar o que já vinha acontecendo no terreno, ou seja, a actuação conjunta das suas forças, uma vez que o próprio Ouvidor Arriaga afirmava, em 15 de Novembro, que começavam já a sentir-se os seus efeitos favoráveis “porquanto todas as expedições dos piratas tem deixado os canais para buscar lugar para esconderse”<sup>868</sup>.

Os combates aumentaram de intensidade a partir de 19 de Novembro, altura em que, após a reunião de toda a esquadra imperial sob o comando de Sun Chuanmou, esta bloqueou, com o apoio da esquadra portuguesa, os piratas numa baía a norte da ilha de Lantau. Após um primeiro confronto, marcado pelas sucessivas cargas de artilharia daqueles e pela tentativa de os piratas combaterem à abordagem, os recontros prolongaram-se até 23 de Novembro, acabando cerca de uma centena de pequenos juncos piratas por escapar para oriente, de pouco valendo a perseguição que lhes foi movida pelos navios macaenses.

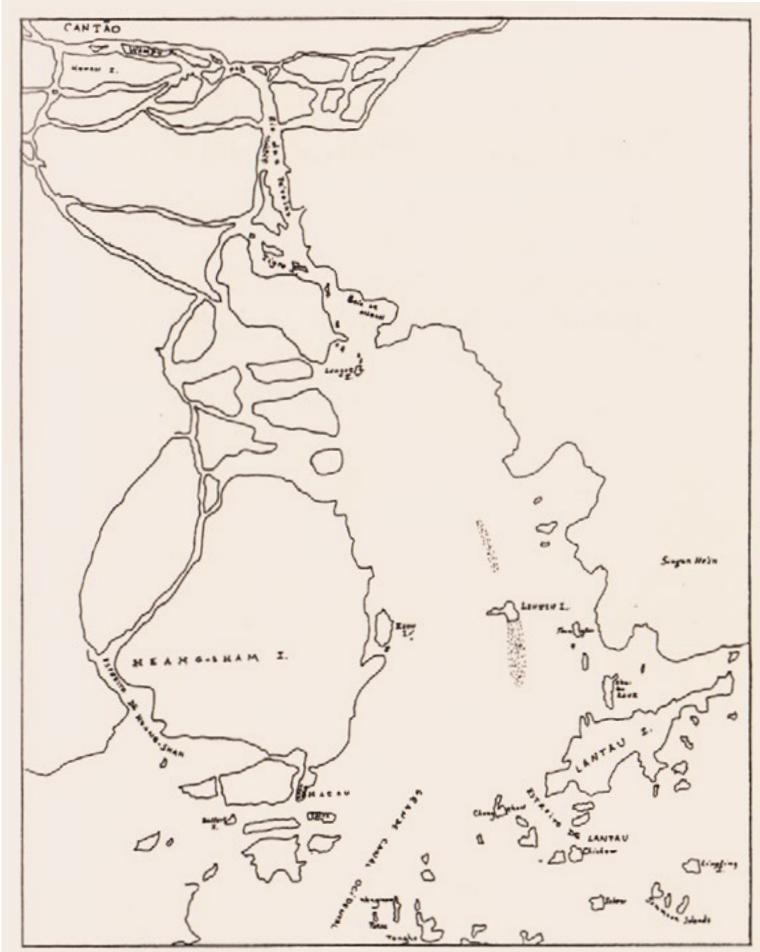
Na baía permaneceram então apenas os juncos piratas de maiores dimensões, tendo o comandante da esquadra imperial ordenado que fossem afundados nas suas duas entradas principais alguns navios em mau estado, para evitar que aqueles pudesse fugir. Simultaneamente, Sun Chuanmou transferiu para terra, em Lantau, uma força de 1 000 soldados para reforço da guarnição aí existente. Procurava, assim, sujeitar os piratas ao fogo cruzado das suas forças terrestres e navais, enquanto tentava queimar os juncos inimigos com recurso à utilização de brulotes. Ao que parece terão sido os portugueses a aconselhar e a pôr em prática esta técnica de combate naval, que há muito conheciam e praticavam no Atlântico e no Índico. Servindo-se da forte brisa que soprava favoravelmente e da maré que enchia em direcção à baía, lançaram, segundo Glasspoole, os

<sup>867</sup> Esta é, no essencial, a ideia central da obra de Dian Murray que temos seguido de perto. Cf., *op. cit.*, pp. 134 e seguintes.

<sup>868</sup> Cf. carta para o Governador da Índia, de 15 de Novembro de 1809, in AHG, Livro nº 1301, ff. 312-317.

brulotes aos pares com o objectivo de abrasarem o maior número possível de navios dos “ladrões” que ali se encontravam fundeados<sup>869</sup>. Valeu então aos piratas uma súbita mudança da direcção do vento, que impediu a sua destruição e foi responsável pela perda de dois juncos imperiais, queimados pelos seus próprios navios incendiários.

A 29 de Novembro de 1809, não obstante os esforços das forças da coligação sino-macaense, os piratas acabaram por romper o bloqueio e escapar<sup>870</sup>. Uma vez mais as



Mapa n° 1 - O estuário do Rio das Pérolas e o canal de Xiangshan.

<sup>869</sup> In *A brief narrative of my captivity and treatment amongst the “Ladrones”*, p. 121, *apud*, MURRAY, Dian, *Op. cit.*, p. 135.

<sup>870</sup> Sobre os combates travados a 29 de Novembro de 1809 veja-se o quadro n° 1 – secção A, que publicamos em anexo, intitulado *Plano das quatro principaes acções que houverão nos Mares da China entre a esquadra Portugueza e a dos Piratas que então os infestavam em grosso numero indicados por ordem Alfabetica*, pertencente ao espólio do Museu de Marinha, Lisboa, e que se encontra em exposição permanente na galeria da Academia da Marinha, sem autor e sem data.

versões em confronto divergem substancialmente, com Glasspoole a afirmar que nenhum juncos pirata fora apresado ou afundado e o governador Bai Ling a oficializar para Pequim que o combate havia sido favorável às forças da coligação, tendo sido mortos 1400 piratas e capturados 20 juncos, para além de seis afundados<sup>871</sup>.

Sendo certo que, a ser verdadeira a versão propagandeada pelas autoridades chinesas e macaenses, muito dificilmente se percebe por que razão o comandante da expedição Sun Chuanmou acabou demitido após a batalha naval, parece-nos igualmente difícil de aceitar a versão de Glasspoole e das fontes inglesas, que apontam no sentido de uma nova vitória dos piratas, uma vez que foi na sequência dessa batalha naval que tiveram início não só as negociações que conduziram à rendição do chefe da bandeira negra Guo Podai, mas também aos primeiros contactos com Zhang Baozai, com vista ao estabelecimento de um acordo com as autoridades macaenses<sup>872</sup>. Para além disso, poucos dias mais tarde, este último enviou ao comandante da esquadra portuguesa, o oficial de artilharia José Pinto Alcoforado de Azevedo Sousa, uma outra carta em que se propunha entregar aos portugueses, depois de restaurado o poder dos Ming, “duas ou três províncias deste Império, quaisquer que V. S. quiser”, recebendo em troca quatro dos seus navios de guerra<sup>873</sup>. Do teor da missiva é possível inferir não só que Zhang Bao, ao agitar de novo a bandeira da luta contra a dinastia tártrara, procurava hiperbolizar junto dos seus oponentes uma capacidade militar de que já não dispunha, mas também que o desempenho militar da pequena frota de navios macaenses nos combates anteriores não fora tão despectivo como as fontes inglesas e Glasspoole afirmam<sup>874</sup>.

Como quer que fosse, temos notícia de um segundo confronto entre as forças da coligação e os navios piratas, ocorrido a 11 de Dezembro de 1809<sup>875</sup>, que, segundo Murray, terá custado a Zhang Bao três juncos e algumas centenas de homens, entre os quais alguns comandantes de esquadrão, e às forças imperiais 18 juncos, mas de que desconhecemos em concreto o papel desempenhado pelos navios macaenses na batalha<sup>876</sup>.

A 5 de Janeiro de 1810 ocorreu, segundo o mapa que temos vindo a seguir de perto, uma nova batalha, travada entre as forças confederadas e os piratas da bandeira vermelha,

<sup>871</sup> In MURRAY, Dian, *op. cit.*, p. 136.

<sup>872</sup> Confirma-o uma carta sua para Arriaga, de 18 de Dezembro de 1809, em que ele se afirmava “prompto a fazer a paz com os portugueses, contanto que eles não contendam comigo, que eu também não contenderei com eles”. In BIKER, Júdice, *op. cit.*, p. 253.

<sup>873</sup> Cf. carta de Zhang Bao para Alcoforado, de 26 de Dezembro de 1809, in AHG, Livro nº 1305, ff. 152-152V.

<sup>874</sup> Os diferentes autores que se debruçaram sobre o assunto atribuem a traição de Guo Podai ao facto de este, após a morte de Zheng Yi, o anterior chefe da confederação de piratas, ter sido preterido pela viúva - Zheng Yisao - em detrimento de Zhang Bao, acabando remetido a uma posição subalterna.

<sup>875</sup> Veja-se o quadro nº 1 – secção B, que publicamos em anexo, intitulado *Plano das quatro principaes acções que houverão nos Mares da China entre a esquadra Portugueza e a dos Piratas*, já citado.

<sup>876</sup> Cf. MURRAY, Dian, *op. cit.*, p. 138.



Fig. 11 – “Plano das quatro principais ações que houverão nos Mares da China entre a esquadra Portugueza e a dos Piratas que então os infestava em grosso numero indicadas por ordem Alfabetica” (Col. Museu de Marinha, Lisboa, sem autor e sem data. Em exposição permanente na galeria da Academia de Marinha de Marinha, Lisboa).

tendo os combates durado desde as duas e meia da tarde até à meia-noite<sup>877</sup>, pouco mais se sabendo sobre o seu desenrolar. Em data difícil de precisar, mas anterior a 13 de Janeiro desse ano – momento em que teve lugar a rendição dos homens das bandeiras vermelha e amarela, capitaneados, respectivamente, por Guo Podai e Feng Chaozhun – a frota de Zhang Bao foi por estes derrotada próximo da Boca do Tigre, tendo perdido muitos homens e navios, o que o obrigou a refugiar-se na baía de Xiangshan<sup>878</sup>.

Mais tarde, a 21 de Janeiro de 1810, terá tido então lugar na baía de Lantau o derradeiro combate que opôs as forças imperiais, apoiadas pela pequena frota de Macau (composta pelos navios *Angelica*, *Belizário*, *Indiana* e *S. Miguel*, o brigue *Carlota* e a palla *Conceição*), aos piratas da bandeira negra<sup>879</sup>. Como referimos num estudo anterior, essa batalha naval, que foi louvada pelo mandarim de Xiangshan em carta enviada a Arriaga<sup>880</sup>, e que surge reportada no mapa que publicamos em anexo como uma grande vitória das armas portuguesas sobre a esquadra de Zhang Bao, em que teriam morrido “perto de 5000 homens e na portugueza hum preto que se achava no brigue *Carlota* e muitos feridos, que todos escaparom”<sup>881</sup>, tem de “ser analisada com muitas cautelas, uma vez que sabemos hoje que não só os piratas não ficaram completamente destroçados, mas também as suas forças não permaneceram bloqueadas até à data da sua rendição”<sup>882</sup>.

Na verdade, cerca de vinte dias mais tarde, em Macau continuava ainda a grassar entre a população uma enorme sensação de insegurança, temendo-se um eventual reacendimento do conflito com os piratas, dado o enorme potencial militar naval que Zhang Bao ainda detinha. Confirma-o o próprio governador da cidade, Lucas de Alvarenga, que, no Senado, alertava para o perigo que representava a inexistência de uma armada de guarda-costas junto a Macau num momento em que a rendição dos piratas se encontrava ainda por fazer<sup>883</sup>.

A dimensão do poder da bandeira vermelha, chefiada por Zhang Bao, está igualmente bem patente na descrição feita por Miguel Arriaga ao governador da Índia, onde refere que aquele se rendera com uma divisão de 270 navios e 17 000 homens, 5 000 mulheres e “mais de duas mil pessoas de artilharia”<sup>884</sup>. Mas se a grandeza destes números nos permite pensar, como já referimos, que, dada a escassez dos meios navais e humanos ao serviço

<sup>877</sup> Veja-se o quadro nº 1 – secção C, que publicamos em anexo, intitulado *Plano das quatro principaes acções que haverão nos Mares da China entre a esquadra Portugueza e a dos Piratas*, já citado.

<sup>878</sup> De acordo com os dados apurados por Dian Murray, teriam perdido cerca de 16 juncos e sofrido 1000 baixas, a que se somavam mais 321 homens capturados. Cf. *Op. cit.*, p. 139.

<sup>879</sup> Veja-se o quadro nº 1 – secção D, que publicamos em anexo, intitulado *Plano das quatro principaes acções que haverão nos Mares da China entre a esquadra Portugueza e a dos Piratas*, já citado.

<sup>880</sup> Cf. carta de 22 de Janeiro de 1810, in **AHG**, Livro nº 1305, ff. 183-183V.

<sup>881</sup> Idem, *Ibidem*.

<sup>882</sup> In RODRIGUES, Vitor, *op. cit.*, p. 267.

<sup>883</sup> Cf. extracto da vereação de 10 de Fevereiro de 1810, publ. por BIKER, Júlio Firmino Júdice, *op. cit.*, pp. 255-259.

<sup>884</sup> Cf. **AHG**, Livro nº 1302, ff. 546-549V.

das autoridades macaenses, estas muito dificilmente poderiam ter tido a intervenção decisiva que lhes foi atribuída pelos vários autores que vivenciaram esses acontecimentos, julgamos também que o seu papel não foi tão completamente irrelevante como pretende Dian Murray no seu extraordinário estudo sobre a pirataria nos mares do sul da China na viragem do século XVIII para o XIX.

Com efeito, resulta evidente de todo este conflito que as autoridades macaenses, não obstante a fragilidade do poder militar naval português na região, em resultado do reduzidíssimo número de navios que compunham as suas frotas, mas também da escassez das suas tripulações, beneficiaram do conhecimento secular que possuíam das realidades políticas e físicas desta região, o que muito facilitou a sua movimentação no terreno e condicionou positivamente a sua acção militar e arte de marinaria.

## 5. VIAGENS

### 5.1. As expedições filosóficas à Amazônia (1783/1792) (NS)

#### 5.1.1. A “Viagem Filosófica” de Alexandre Rodrigues Ferreira

Votada ao esquecimento durante quase um século, a importante “Viagem Philosophica pelas capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Matto Grosso e Cuiaba”, entre 1783 e 1792, constituiu-se como uma das principais expedições científicas levadas a cabo por Portugal nos finais do século XVIII.

Em Setembro de 1783, o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, o jardineiro botânico Agostinho Joaquim do Cabo, os riscadores José Joaquim Freire e Joaquim José Codina, deixavam Lisboa em direção ao Brasil, para cumprirem os objetivos da sua importante missão científica, no intuito de estudar e recolher todos os produtos dos três grandes grupos da natureza (reino animal, reino vegetal e reino mineral) que descobrissem, os quais deveriam enviar para o Real Museu de Lisboa, assim como de os acompanhar com as respetivas descrições, desenhos, e as diversas observações filosóficas e políticas acerca de todos os objetos de viagem<sup>885</sup>.

A “Viagem Filosófica” foi projetada pela Secretaria de Estado de Negócios e Domínios Ultramarinos, e pelo naturalista italiano Domenico Vandelli (1735-1816), que se estabeleceria em Portugal em 1764. A ela se associaram outras instituições e individualidades, como o Arsenal Real do Exército, com a aula de Desenho e Lavra de Metais da Fundição, o Complexo Museológico da Ajuda, o professor de Desenho do Arsenal Real, João de Figueiredo, a Casa do Risco e a Casa da Gravura do Real Jardim Botânico da Ajuda, de suma importância para a compreensão tanto do conjunto iconográfico como das artes e das ciências<sup>886</sup>.

Inicialmente, estava previsto a viagem incluir quatro naturalistas, com Ferreira à cabeça, João da Silva Feijó, Joaquim José da Silva e Manuel Galvão da Silva, provavelmente supervisionados por Giulio Mattiazi, jardineiro chefe da Ajuda, que foram desenvolvendo algumas expedições preparatórias em território continental.

Contudo, a Viagem Filosófica acabou desagregada e resumida a apenas um naturalista, para além de sujeita a severos cortes financeiros e materiais. Rodrigues Ferreira vai assim para

<sup>885</sup> PATACA, Ermelinda M. - Arte, Ciência e Técnica na Viagem Philosophica de Alexandre Rodrigues Ferreira: a confecção e utilização de imagens histórico-geográficas na Capitania do Grão-Pará, entre Setembro de 1783 a Outubro de 1784, p.1.

<sup>886</sup> BORTOLETTO, Juliana Gines - Os Desenhos Botânicos da Viagem Filosófica ao Brasil. Uma Rede Política, Científica e Criativa, p.52.

o Brasil acompanhado apenas por dois riscadores e um jardineiro, Feijó foi para Cabo Verde<sup>887</sup> e os dois Silvas foram enviados para Angola e Moçambique, com uma pequena equipa, desdobrando-se entre as funções de naturalistas e secretários de estado daquelas regiões.

Embora num primeiro momento os naturalistas brasileiros João da Silva Feijó, Joaquim José da Silva e Manuel Galvão da Silva, estivessem efetivamente ligados ao programa inicial de exploração do Brasil com Rodrigues Ferreira, acabaram dissociados do mesmo, sendo enviados para África. Em ambos os casos, percebe-se um progressivo afastamento das funções de naturalistas, acabando por se converterem em funcionários administrativos das colónias.

Joaquim José da Silva integrou-se perfeitamente em Angola, ascendendo na carreira administrativa. Galvão da Silva, esteve em Goa e depois em Moçambique e, em 1793, segundo Joel Simon<sup>888</sup>, que estudou a sua atuação no continente africano, supõe-se que ele teria mesmo abandonado discretamente o serviço régio e regressado à Bahia. Por seu lado, Gherard Liesgang, embora considere que tenha permanecido em África, refere que Galvão se tornou num mero negociante, mencionando documentação, de finais de 1794, que o dá como dono de um navio mercante<sup>889</sup>.

A par de Alexandre Ferreira, João da Silva Feijó parece ter sido o único que manteve uma atividade como naturalista, embora acabasse também forçado a exercer funções administrativas.

Não sabemos exatamente as razões do porquê desta alteração de planos, cuja responsabilidade tem sido atribuída ao Secretário da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, no intuito de racionalizar os gastos e, simultaneamente, para uma distribuição de recursos mais alargada a outros territórios.

Para Magnus Pereira, esta decisão terá sido motivada por razões não apenas de ordem económica, mas também de cunho científico. Segundo ele, tinha-se gerado na Europa uma corrida pela classificação de novas espécies minerais, vegetais e animais, segundo a taxonomia de Lineu. Assim, esta fragmentação da equipa inicial poderia ter sido “uma forma de apressar a recolha de “produtos da natureza” das diversas partes do Império, de maneira a catalogá-los o mais breve possível, o que renderia muitos dividendos académicos e políticos, nesta corrida científica que se estabelecera entre as nações europeias. Recolher e dar a conhecer o maior número possível de espécies era uma questão de orgulho nacional.”<sup>890</sup>.

<sup>887</sup> Sobre a expedição a Cabo Verde, pelo naturalista João da Silva Feijó, vejam-se os trabalhos de PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; SANTOS, Rosangela Maria Ferreira dos - *João da Silva Feijó. Um homem de ciência no Antigo Regime português*; PEREIRA, Magnus Roberto de Mello - *Um Jovem Naturalista num ninho de cobras. A Trajetória de João da Silva Feijó em Cabo Verde em finais do Século XVIII*, pp.28-60, e GARDÉRE, M. L.; DUARTE, M. C.; MORAES, P. L. R.; MULLER, S. & ROMEIRAS, M. M - *L'expédition scientifique de João da Silva Feijó aux îles du Cap Vert (1783-1796) et les tribulations de son herbier/The scientific expedition of João da Silva Feijó to the Cabo Verde Islands (1783-1796) and the tribulations of his herbarium*, pp.101-175.

<sup>888</sup> SIMON, W. J. - *Scientific Expeditions in the Portuguese Overseas Territories (1783-1808)*.

<sup>889</sup> LIESEGANG, Gerhard (ed.) - *Resposta das questoens sobre os cafres*, p.32, nota 13.

<sup>890</sup> PEREIRA, Magnus Roberto de Mello - *Um Jovem Naturalista num ninho de cobras. A Trajetória de João da Silva Feijó em Cabo Verde em finais do Século XVIII*, pp.28-29.

Como é sabido, desde inícios do seu ministério, Martinho de Melo e Castro havia estimulado esta recolha de forma alargada a todos os delegados da coroa dos quatro continentes, no intuito de coligir exemplares animais, vegetais e minerais, e de artefactos típicos das culturas indígenas, que deviam ser enviados a Lisboa. Para o efeito, foi mesmo impresso um pequeno manual de instruções, distribuído em todas as regiões onde os portugueses estivessem presentes.

Deste modo, como conclui Pereira, “o envio de naturalistas pode ser encarado como mais um passo no aprimoramento da política científica em andamento, o qual buscava garantir a qualidade e a constância da recolha de *espécimens*, o que foi feito em detrimento da inovação que seria enviar uma grande expedição a uma única região do Império”<sup>891</sup>.

Como resultado, Rodrigues Ferreira, e a sua equipa reduzida, ficou com a inteira responsabilidade da recolha das espécies, classificação, e preparação da sua expedição para Lisboa. Além disso, incluía o estudo sobre o desempenho das lavouras, os percursos dos rios, cartografar as zonas populacionais e agrícolas, e verificar a situação das condições defensivas de vilas e fortalezas, que deram origem ao riquíssimo espólio dos diários, memórias, e imagens, produzidos ao longo de quase uma década.

Este projeto monumental, inseria-se num contexto científico à escala global, de diversas jornadas exploratórias em busca de novos conhecimentos, e vitais para o progresso das diversas potências europeias. A par das reformas do ensino, elas foram determinantes para as mudanças de paradigma, tanto em território continental, como no Brasil.

Deste modo, a Viagem Filosófica ao Brasil assume-se tanto como uma estratégia portuguesa para o reavivar do desenvolvimento científico, quanto para o seu fortalecimento económico<sup>892</sup> através do maior conhecimento e controlo dos recursos dos seus territórios ultramarinos.

Apesar da redução do projeto inicial, a expedição percorreu um vastíssimo território, compreendendo os rios Amazonas, Negro, Branco, Madeira, Guaporé, Mamoré e Paraguai, juntamente com os seus afluentes, numa extensão de aproximadamente 39.000 km.

Não obstante o projeto ter praticamente estagnado após o regresso a Lisboa, não tendo sido dada a continuidade esperada, ele deixou um legado muito importante, deixando-nos um vasto acervo documental, material, e, sobretudo, iconográfico, sobre a Amazónia setecentista<sup>893</sup>, que, mais recentemente, tem sido estudado e consultado pelos mais diversos ramos científicos, como a História, Arquitetura, Zoologia, Botânica, Mineralogia, Antropologia Cultural, Geografia, ou a História da Arte. Como salientava

<sup>891</sup> Do conjunto dos naturalistas apontados apenas Ferreira e Feijó fariam carreira de naturalistas, como vimos. Alexandre Rodrigues Ferreira, após retornar do norte do Brasil assume a direção do Museu da Ajuda, até o final da vida. Feijó, após regressar de Cabo Verde, virá a trabalhar com Ferreira, período em que deve ter organizado o seu herbario, com espécimes enviados do arquipélago. *Id., ibidem*, p.29.

<sup>892</sup> BORTOLETTO, Juliana Gines, *op.cit.*, p.4.

<sup>893</sup> Mesmo tendo em conta que grande parte dos exemplares das coleções zoológicas, botânica e etnográfica da se tenha perdido no fatídico incêndio de 1978, no Museu de História Natural da Universidade de Lisboa.

Ermelinda Pataca, “também são obras de arte que devem ser estudadas por seus aspectos estéticos”<sup>894</sup>.

Trata-se indubitavelmente de um rico acervo, composto de diários, mapas populacionais e agrícolas, memórias (zoológicas, botânicas e antropológicas), e de vários outros registos arquitetónicos, artísticos, etnográficos etc., que totalizam perto de 900 pranchas.

### **5.1.2. A “Memória sobre a Marinha Interior” e as canoas do Pará**

Uma das áreas geralmente ignoradas, quando se menciona a importância que o estudo deste importante acervo poderá ter para os diferentes ramos científicos, é o da História Naval, em particular o da Arquitetura e Construção Naval.

Como vimos, o grupo que integrava a expedição era composto, entre outros, por dois “riscadores” (desenhadores/ilustradores), como Joaquim José Codina, ou José Joaquim Freire. O que para nós assume maior interesse, é José Codina (fal. 1794), que executou vários desenhos aguarelados e esboços sobre as mais diversas atividades artesanais, prospectos de vilas e cidades paraenses, máquinas agroindustriais, engenhos de açúcar e arroz, construções arquitetónicas, utensílios, plantas e animais.

No entanto, nem todas as obras produzidas por este artista resultam diretamente dos objetivos “naturalistas” da expedição, tendo o mesmo realizado aguarelas de embarcações fabricadas nos estaleiros daquelas capitâncias em datas anteriores à sua chegada. De particular interesse para a História Naval se revestem os vários desenhos que reproduzem, com algum rigor, diversas embarcações construídas na Ribeira do Pará, e da Vila de Barcelos, entre os anos de 1775 e 1783.

Estas imagens estão indissociavelmente ligadas à redação do importante texto de Alexandre Ferreira, a *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*, escrita em Barcelos, em 1787, que se constitui naturalmente no documento mais interessante para o âmbito deste estudo.

A obra é dedicada a Martinho de Melo e Castro, “na qualidade de Ministro, e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha”, abordando um assunto que sabia naturalmente ser do seu agrado, e uma forma de agradecimento por o ministro o ter levado à presença da rainha D. Maria, “para lhe fazer a Honra de lhe confiar huma tão Honrosa, e importante comissão, como he a da História Philosophica, e Política dos Estabelecimentos Portuguezes na Lusitania Equinocial.”<sup>895</sup> (Dedicatória).

Segundo refere Ferreira, o propósito desta memória que, entre todas as que escrevera, era a da sua preferência, “he tirado da observação, que faço, quando me ponho a olhar dos centros destes certoens para o Estado presente da Europa culta, onde a Marinha interior,

---

<sup>894</sup> PATACA, Ermelinda M., *op.cit.*, pp.1-2.

<sup>895</sup> FERREIRA, Alexandre Rodrigues - **Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará**, Cota: 21,1, 24- MS-574 (3).

e exterior das Naçoens, que algum dia a aprenderão de nos, está sendo a Arbitra, que decide da Guerra, e da Páz; do commercio activo, ou passivo; da Riqueza ou Indigência dos povos” (Dedicatória).

Um aspeto que parece atestar o desejo da publicação da “Memória”, associado às respetivas imagens, é a circunstância dos desenhos de Codina terem sido copiados posteriormente, na Casa do Desenho, para a sua edição em gravura.

O texto da *Memória sobre a marinha* está organizado em três partes distintas, de acordo com as diferentes classes de oficiais, empregues na construção de embarcações, o carpinteiro, o cordoeiro e o calafate, e os materiais a eles associados, as madeiras, cordas e estopas, e o breu.

A tipologia principal das embarcações usadas na região é a “canoa” (também por vezes designada apenas como “bote”), e é sobre ela que se debruça a maior parte do texto de Ferreira, o que é um claro indício da importância que esta tinha como principal meio de locomoção e comunicação naquela região amazónica, pelo que não é de estranhar a sua presença constante nas ilustrações das diversas viagens.

Estamos perante um raro e inédito testemunho antropológico e da cultura material dos povos nativos, que nos fornece preciosas informações sobre as matérias-primas utilizadas, técnicas de navegação e sua construção.

Começa por se referir às embarcações indígenas, das mais simples jangadas e *ubás*, até às canoas, as *Igara*, na terminologia tupi (*igarumé*, as grandes; e *igarapés*, as mais pequenas), e suas tipologias. A variante mais complexa era a *Igarité* (canoas verdadeiras), com vela e rodelas (painéis) de proa e popa, descrita por Ferreira: “Canoa em sentido stricto, he huma embarcação pequena, e sem quilha, formado de hum casco, a que se reduz o tronco de alguma arvore, depois de excavado, e aberto ao fogo. Se às extremidades do casco se ajuntão as rodelas de popa e de proa, fica propriamente feita a *Igarité* dos Índios”. A ilustração correspondente de Codina<sup>896</sup>, além da forma e materiais, também permite perceber o tipo de locomoção, com sua vela, e um índio na popa segurando o *jacumá*, uma pá que servia de leme da canoa.

Nos prospectos de vilas, como o de Monforte e de Cametá, já se encontravam representadas diversas canoas e, quando se encontrava em Belém, Ferreira tinha feito referência aos materiais usados na sua construção. Por seu lado, Codina produzira uma estampa explicando o modo de construção (*Construção das Canoas ao modo dos Índios*), que serviu para ilustrar um dos capítulos da *Miscelânea de observações philosophicas no Estado do Grão Para*, de 1784.

No entanto, na *Miscelânea*, Ferreira não descreve a técnica de construção das canoas, mencionando apenas as madeiras que eram utilizadas, o que é um exemplo da evolução que se opera três anos depois, na *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do*

---

<sup>896</sup> Que também produziu uma imagem com as fases e as técnicas de construção das ditas canoas.

*Grão-Pará*. Aqui tece considerações sobre as madeiras usadas, a disponibilidade e a distância em que se encontravam as árvores; a época mais adequada para o corte; as dimensões do tronco; a qualidade da madeira, de acordo com o seu uso em água doce ou salgada; se a madeira é real ou não; a perfeição do tronco; as dificuldades no corte face à presença de cipós e sapopemas nos troncos, e a inclinação do terreno.

Quanto à sua locomoção, as canoas podiam vogar de três formas: à vela, a remo ou puxada à sirga. A sua equipagem podia ser constituída por um cabo, um piloto e os remeiros (os *jacarnahuas*). Aos diversos modos de remar, os índios davam diferentes nomes, baseados nos voos das aves, como o modo *parauá* (papagaio), que era o mais rápido.

Mas o texto de Ferreira não se reduz apenas às canoas indígenas, constituindo-se num relatório exaustivo do estado e da condição da Marinha deste Estado.

Importa realçar a importância que este tipo de embarcações tinha na região, cumprindo as mais diversas necessidades e objetivos, tanto civis como militares – transporte de pessoas e bens, comunicação, guarda-costa, inspeção, exploração – e do papel que o governador João Pereira Caldas teve no incremento dessa frota. No final do seu governo existiam cerca de 20 canoas cobertas, sendo que, metade delas, eram novas. [Tab.22] Efetivamente, Pereira Caldas ordenara, em Fevereiro de 1776 (Portaria de 2 de Setembro), que todas as povoações de índios da sua capitania construíssem e mantivessem botes<sup>897</sup> de seis a oito remos por banda.

Símbolos da nova política pombalina, estas canoas integraram o quotidiano do Pará, principalmente após a primeira Comissão Demarcadora de Limites (Tratado de Madrid, de 1750), que exigia uma grande quantidade. A náutica foi então alvo de grandes transformações, com a introdução de novas técnicas, face às necessidades de utilização de embarcações nestas expedições setecentistas.

**Tabela 22 - Mapa das canoas e outras embarcações ao serviço do Estado do Pará em 1779** <sup>898</sup>

<b>tipo</b>	<b>nome</b>	<b>remos</b>	<b>mastros</b>	<b>serviço</b>
barco	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Atalaia</i>	6	2	Prático da Barra (novo)
batelão grande		16	1-2?	transporte de madeiras (novo)
batelão segundo		12	1-2?	transporte madeiras p/os Arsenais
bote		4		Fábrica de Madeiras de Barcarena
bote $\frac{1}{2}$ coberta (2)		7	1	diligências do serviço (novos)
canoas	<i>N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> do Carmo</i>	8	1	para o Secretário (nova)
canoas	<i>S. João Batista</i>	9	1	visitas do Intendente Geral do Comércio (nova)

<sup>897</sup> Por vezes as canoas eram também designadas como botes. As mais ricas, para transporte de pessoas de importância, cobertas, eram o que de mais próximo se podia comparar aos luxuosos bergantins reais da Corte, embora menos ricas na sua ornamentação.

<sup>898</sup> Nesta relação não constam, naturalmente, as quatro canoas artilheiras que só seriam construídas em 1783, em Barcelos e na vila de Ega.

tipo	nome	remos	mastros	serviço
canoa	<i>N<sup>a</sup>S<sup>a</sup> do Valle</i>	8	1	
canoa	<i>N<sup>a</sup>S<sup>a</sup> da Glória</i>	7	1	embarque dos Ajudantes das Ordens (nova)
canoa		9	1-2?	vários destinos
canoa ½ coberta		14	1-2?	transporte de Macapá e Mazagão
canoa ½ coberta		10	1-2?	transporte sal das Salinas Reais
canoa ½ coberta		11	1-2?	transporte peixe do Pesqueiro Real
canoa ½ coberta	<i>Santa Marta</i>	6	1	cozinha
canoa coberta	<i>N<sup>a</sup>S<sup>a</sup> do Pilar</i>	9	2	transporte do governador e família
canoa coberta	<i>N<sup>a</sup>S<sup>a</sup> da Madre de Deus</i>	14	1	
canoa coberta	<i>N<sup>a</sup>S<sup>a</sup> do Bom Despacho</i>	6	1	visita navios pela Alfândega (nova)
canoa grande		12		carga das mesmas madeiras (nova)
canoa grande		14		carga das mesmas madeiras (nova)
canoas (2)		11		condução madeiras p/ as charruas
catraio		6	2	
chalupa de guerra	<i>N<sup>a</sup>S<sup>a</sup> do Bom Sucesso</i>	10-17	2	guarda-costa
chalupa de guerra	<i>N<sup>a</sup>S<sup>a</sup> da Boa Viagem</i>	10-17	2	guarda-costa
galeota coberta	<i>N<sup>a</sup>S<sup>a</sup> da Conceição</i>	10		
igarité		3	1	Aviso da Vigia das Salinas
igarité		3	1	Registo da Vila de Colares
igarité		2		serviço diário da Fortaleza da Barra
igarité (2)		2	-	expedição de ordens
igarité peq. (4)		1	-	
lancha		6	2	(aproveitada de uma charrua)

Consoante se narra na *Memória*, antes do governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, existiam apenas as canoas do General do Estado, a do Ouvidor, a dos três prelados dos carmelitas, mercedários e dos jesuítas, para as Visitas de suas casas Religiosas, existentes na cidade de S. Luís do Maranhão. Exemplo da sua raridade e valor, é o relato que faz da tentativa, por Pereira Caldas, de comprar uma canoa para o serviço da Coroa, ao então Mestre de Campo António Ferreira Ribeiro, o qual pediu a exorbitante quantia, de “não menos do que dez centos mil reis”, não obstante reconhecer tratar-se de uma canoa “ricamente pintada, e acabada, para o transporte de toda e qualquer Pessoa de Categoría”<sup>899</sup>.

<sup>899</sup> FERREIRA, Alexandre Rodrigues, *op.cit.*, fol. 14v.

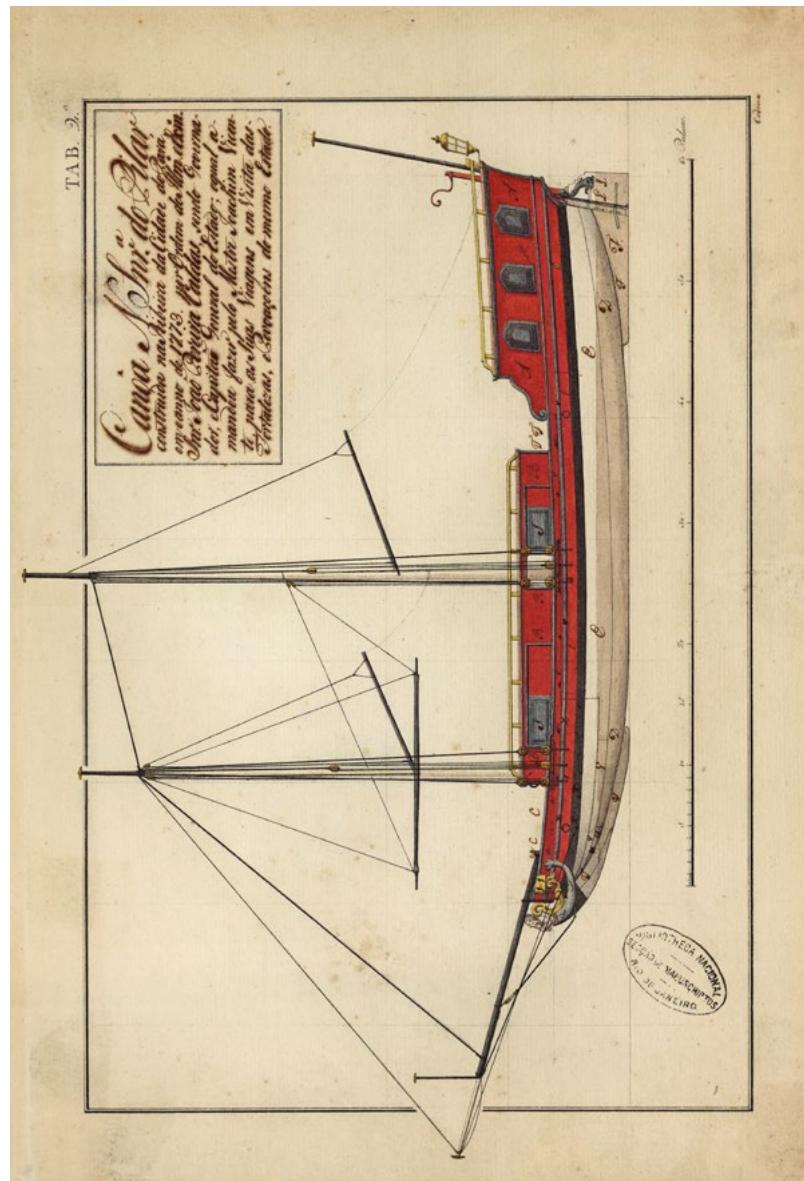


Fig. 12 - Joaquim José Codina, *Canoa Nossa Senhora do Pilar* (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss. 1095099)

Rodrigues Ferreira divide-as em três tipos: de poço, de coberta e meia-coberta. No tocante às de coberta, distinguem-se duas grandes classes, as de coberta com tolda, e as de coberta lavada. Entre as primeiras, estavam as que se construíam na Ribeira do Pará para o transporte de pessoas de categoria, militares, eclesiásticas ou civis.

Uma das mais importantes e divulgadas destas canoas de coberta, é a famosa canoa *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, construída na Ribeira do Pará, em 1773, por ordem do então governador João Pereira Caldas, para as suas múltiplas deslocações, que é a primeira obra documentada do construtor Joaquim Vicente Foro, a que nos referimos oportunamente<sup>900</sup>.

Esta canoa é sobejamente conhecida, amplamente divulgada pelas célebres ilustrações de Codina (Fig.12), e que comprovam a autoria do construtor, na respetiva legenda<sup>901</sup>. Mas, para além desta, ele terá sido também o responsável pela construção de muitas outras.

Apesar de se tratar de um navio de pequenas dimensões (c. 6m de comprimento por 1,5m de boca), o facto de estarmos perante a canoa do Governador e Capitão General do Estado, a mais importante de todas, comprova, desde logo, a confiança e estima que Pereira Caldas parecia nutrir pelo mestre.

De particular interesse, é o facto de Ferreira apresentar precisamente os desenhos de Codina da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, como exemplo deste tipo de canoas, o qual devia ser seguido como modelo. “Da inspecção ocular do seu comprimento, bôca e pontal, naturalmente dimanão as divisões que lhes dão os seus construtores, no intuito de lhes integrarem as sua partes e de facilitarem aos Aprendizes o conhecimento de todas elas”<sup>902</sup>.

Quanto às madeiras empregues nos liames (quilha e cavernas) e no casco, eram preferencialmente em pecheá preto, e as anteparas e paramentos em cedro ou louro amarelo. Nas cavernas, depois do pecheá, usa-se o cumarú, o angelim preto, a itaúba, ou a sucupira. O intervalo delas deve ser determinado pelo uso a que se destinava a canoa, e a sua espessura podia variar, de três a cinco polegadas.

O seu comprimento podia ir de 40 a 60 palmos (c. 4 a 6 metros), calculando-se a quarta parte para a boca, e o semidiâmetro para o pontal.<sup>903</sup> Estas proporções não eram iguais para as canoas de carga – géneros, gado, pedra, madeira – as quais deveriam ser alteradas, e se “lhes assignam mais obras de caverna”<sup>904</sup>.

Considera-a uma canoa andeja, com 18 remos (9 remos por banda), e 51 palmos e meio de comprimento do casco, que era de angelim, totalizando os 60 palmos (18 palmos

<sup>900</sup> SALDANHA, Nuno - **Joaquim Vicente Foro, Mestre construtor (act. 1761-1796) - as canoas cobertas e a corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil)**, pp.26-45.

<sup>901</sup> E do mesmo modo o comprova o próprio Freire na sua descrição: “feita no anno de 1773 pelo Mestre Joaquim Vicente Foro, então contramestre da Ribeira do Pará”.

<sup>902</sup> FERREIRA, Alexandre Rodrigues, *op.cit.*, fol. 15.

<sup>903</sup> Esta dimensão podia ir mesmo até aos 75 palmos, como consta de uma canoa de 1738 (C75xB15xP5,5 palmos), que se dizia poder levar 150 pessoas à vontade, e até mais de duzentas.

<sup>904</sup> FERREIRA, Alexandre Rodrigues, *op.cit.*, fol. 16v.

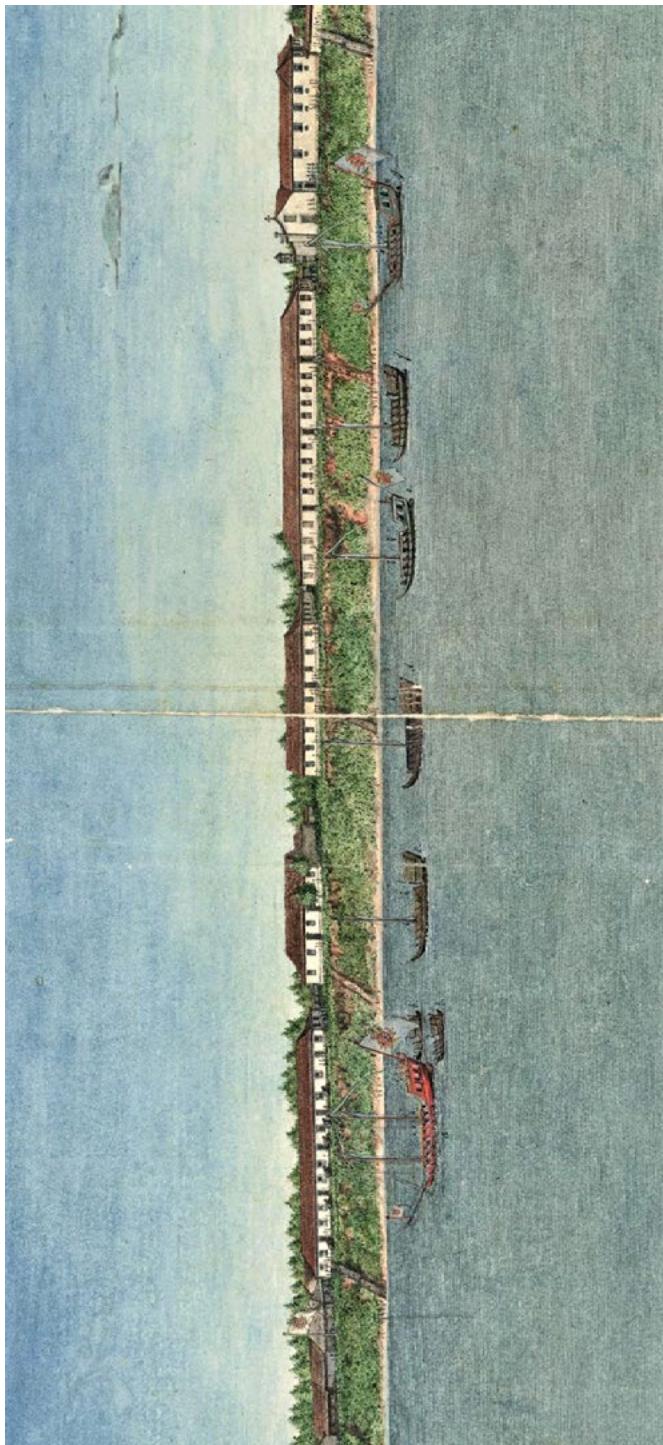


Fig. 13 - José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos, antigamente Aldéa de Maritiá, creada Capital da Capitania de S. Joseph do Rio Negro...*,  
(pormenor, aguarela, 1785. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095/61)

da caixa de popa); 6 de tombadilho; 27,5 de tolda de proa; e 8,5 de assoalhado da dita, em forma de castelo. A boca, tomada do tombadilho, media 14 palmos, e 11 na proa. O pontal abaixo dos bancos tinha 5 palmos, e a altura do vão da caixa de popa, desde o assoalhado até ao forro da lata, atingia 8 palmos. O intervalo das cavernas (total de 16, com roda de proa e cadaste) era de 2 palmos e 7 polegadas.

Era uma canoa de dois mastros (grande e traquete) com velas latinas quadrangulares, com carangueja, gurupés, e velas latinas triangulares (bujas) à proa.

O massame – enxárcias, viradores, estais, trinca do gurupés – era de linho; as velas, de algodão, de 96 varas cada rolo; e a mastreação, de troncos de castanho, à semelhança do que sucedia com sumacas, corvetas e galeras, assim como para embarcações maiores de alto bordo, como naus e fragatas.

A decoração era singela, tendo como figura de proa uma sereia; um golfinho pintado no leme; e as Armas Reais pintadas na popa, sobre uma tarja com o nome da embarcação, como “todas quantas pertencem ao real Serviço”.

Quanto à pintura, considerando que era a do General de Estado, era colorida de encarnado, usando o vermelhão e o óleo de linhaça como aglutinante. No entanto, tinha pintados de azul, os vivos e as molduras, procedimento adotado pelos governadores Francisco Xavier de Mendonça Furtado e João Pereira Caldas, em homenagem à Casa Real. Estas cores serviam para a distinguir facilmente das outras canoas de personagens importantes, como as dos oficiais militares e de outras “Pessoas de categoria empregadas no Real Serviço”. Inicialmente de cor verde, com molduras brancas, no tempo de Mendonça Furtado, depois, com Pereira Caldas, os vivos e molduras passaram para encarnado.

Numa interessantíssima aguarela de José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos*<sup>905</sup>, onde se representa a saída de João Pereira Caldas<sup>906</sup> ao Quartel da Vila de Ega, no Rio Solimões, em 28 de Abril de 1784, podem observar-se precisamente estas distinções. (Fig.13) Desenho de grande importância, não só figura a canoa *N.º Sr.º do Pilar*, onze anos após a sua construção, num ambiente natural, como representa ainda as diferentes cores e características das canoas de outras personalidades da época.

Veja-se, por exemplo, a quarta canoa, a *N.º Sr.º da Boa Viagem*, do escrivão da Fazenda Real, Sebastião Joseph Prestes, então Secretário Interino (Letra E), de um único mastro, com sete remos por banda, caixa de popa com apenas duas janelas de banda, pintada de verde e molduras em branco, à maneira do tempo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Ao passo que, a sexta, e última canoa do cortejo, a *N.º Sr.º do Valle* (Letra G),

<sup>905</sup> FREIRE, José Joaquim - **Prospecto da Villa de Barcellos, antigamente Aldéa de Mariuá, creada Capital da Capitania de S. Joseph do Rio Negro**, pelo Illm.<sup>º</sup> Exm<sup>º</sup> Snr. Francisco Xavier de Mendonça Furtado, por Provisão de 6 de Mayo de 1758. Está situada na margem austral do Sobredito Rio Negro(...) Aguarela, 1785, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095061.

<sup>906</sup> Já não como governador, cargo que abandonara em 1780 a favor de José Nápoles de Meneses (e depois substituído por Martinho de Sousa Albuquerque em 1783), mas como Encarregado das Demarcações do Rio Negro e Capitão-General.

que serviu de transporte ao Tenente-Coronel João Baptista Martel, Primeiro Comissario da Demarcação, semelhante à anterior, mas com gurupés e 8 remos de banda, tinha as molduras pintadas de encarnado, de acordo com a mudança instituída por Pereira Caldas.

De data ligeiramente anterior, existe outro desenho aguarelado de José Joaquim Freire, o *Prospecto da Villa de Cametá*, de Janeiro de 1784<sup>907</sup>. Aqui também se representam diversas canoas de transporte de algumas figuras importantes, agora lideradas pelo novo Governador e Capitão-general do Estado do Grão-Pará, Martinho de Souza e Albuquerque. Neste caso, o desenho é bem mais preciso e detalhado, o que tem levado a concluir que o artista estava presente (figurado em primeiro plano, na canoa *S. Francisco Xavier*, repetida em dois planos distintos da imagem), ao contrário do que sucedeu com o da Vila de Barcelos, executado um ano depois.

A canoa que transportava o governador e família, a *N<sup>a</sup>. SR<sup>a</sup>. da Piedade*, (nº6) é praticamente uma cópia fiel da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, o que poderia levar a uma confusão entre as duas. De facto, estamos perante uma canoa de dois mastros, com velas latinas quadrangulares com carangueja, e bujas latinas triangulares na proa, caixa de popa com três janelas por banda, e pintada de vermelho. Com 9 remos por banda, também se figuram os respetivos remeiros, com seus barretes de veludo preto (ostentando as Armas Reais em chapas de prata), camisas brancas (calção escarlate), e o Patrão, com sua casaca de draguete escarlate, e vesteia de draguete azul.

Ela comprova, portanto, que a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, construída por Joaquim Vicente em 1773, serviu efetivamente de modelo a outras, como referia Ferreira “Ellas [as canoas cobertas que se estão fazendo na Ribeira do Pará] são construídas pela forma da Fig.1 da Tab.2 [desenho de Codina]”<sup>908</sup>. Dado que a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Piedade* não consta da relação elaborada por Ferreira em 1779<sup>909</sup>, só podemos concluir que a sua construção deverá situar-se entre 1780 e 1784. Logo de seguida, surge a canoa *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória* (nº7), que serviu de transporte do Ajudante das Ordens, Manoel Thomaz Serra (capitão de infantaria do Pará e Rio Negro) e do servente, Cordulo Casimiro da Silva Gusmão (sargento-mor da Legião Auxiliar da Ilha de Joannes). Embora semelhante à primeira, é bem mais pequena, com um único mastro, vela latina quadrangular e bujas na proa, caixa da popa com apenas duas janelas por banda e cobertura de palha. Infelizmente, neste desenho José Joaquim Freire apenas representou os remadores da canoa do governador, e como a mesma também não consta das listas de 1773, ou de 1779, não é possível saber quantos remos tinha por banda. Quanto à decoração, ostenta uma figura de proa, e é também pintada de encarnado, com as obras vivas de azul (ou verde?), as molduras da caixa de

<sup>907</sup> FREIRE, José Joaquim, *op.cit.*.

<sup>908</sup> FERREIRA, Alexandre Rodrigues, *op.cit.*, fol. 15.

<sup>909</sup> Veja-se **Mappa de todas as Canoas e mais Embarcações pequenas que constituão a interior Marinha do Serviço Real no Estado do Grão Pará, em o fim do Anno de 1779**. FERREIRA, *op.cit.*, fol.69.

popa em branco e, dado inédito, com o perfil superior do costado a ser emalheta do encarnado e branco<sup>910</sup>.

Depois da canoa *Santa Marta* (nº8), que servia de cozinha (meia coberta, de seis remos, enumerada nas relações de 1773 e 1779), e da *S. Francisco Xavier* (nº 9) do transporte de Alexandre Rodrigues Ferreira, surge a *Nª. Srª. da Redenção* (nº 10). Esta última, servia para o transporte do Doutor Ouvidor General, Mathias José Ribeiro, e do Sargento Mor, João Vasco. Parece seguir o modelo da canoa *Nª. Srª. da Vitória*, mas com a diferença de não ter gurupés, nem velas de proa, vela redonda, cobertura de colmo na encoberta e caixa de popa, e estava pintada de azul, com os frisos de encarnado.

Embora ainda por comprovar documentalmente, mas tendo em conta a autoria do projeto da *Nª. Srª. do Pilar*, e as referências de Ferreira, é muito provável que Joaquim Vicente Foro, tenha estado na origem da construção de grande parte destas diferentes canoas cobertas.

Um dado importante, segundo Ferreira, é dever-se a Vicente Foro a ideia de eliminar as canoas de poço, as primeiras que se fizeram naquele Estado, demasiado perigosas para as pessoas e seus bens, e substituí-las pelas de meia coberta: “He verdade que já o Illº Sr. Fernando da Costa de Atahyde e Teive, tinha o Mestre Joaquim Vicente lembrado esta ideia, para a mandar executar”<sup>911</sup>. No entanto, ela só seria posta em execução pelo governador seguinte, João Pereira Caldas.

Aliás, a confiança depositada pelos governos anteriores, nomeadamente de Pereira Caldas, ao entregar-lhe a tarefa de construir a sua canoa oficial, parece ter-se mantido durante o de Martinho de Souza e Albuquerque (1783-1790), como o atesta a encomenda de uma corveta, obra de maior responsabilidade<sup>912</sup>.

Para além destas canoas que desempenhavam funções oficiais e de transporte pessoal dos mais altos dignitários da administração ultramarina, ao serviço do Estado do Pará, Ferreira também nos fornece preciosas informações sobre as canoas armadas, de uso militar.

Uma das principais missões destas últimas, era a de guarda-costa, para vigia e defesa dos rios e enseadas, e exploração da costa. Segundo ele, a primeira a ser construída, foi a mandada fazer por Manuel Bernardo de Melo e Castro, em 1762, que, como diz, “era propriamente canoa, porque não tinha quilha, mas tinha coberta lavada para navegar no alto”. Estava armada com 10 pedreiros de ferro montados em reparos marinhos. Em 1765 usaram-se duas canoas verdes cobertas com tolda, que eram usadas no transporte de oficiais.

<sup>910</sup> Semelhante a esta, mas com cobertura de colmo na encoberta, de encarnado sem o emalheta do, é a canoa que se representa num desenho de José Codina, intitulado “Vista do arraial que se pos no Rio Ixié, junto à cachoeira do mesmo Ixié”, não datado. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095057.

<sup>911</sup> FERREIRA, Alexandre Rodrigues, *op.cit.*, fol. 12v.

<sup>912</sup> SALDANHA, Nuno, *op.cit.*.

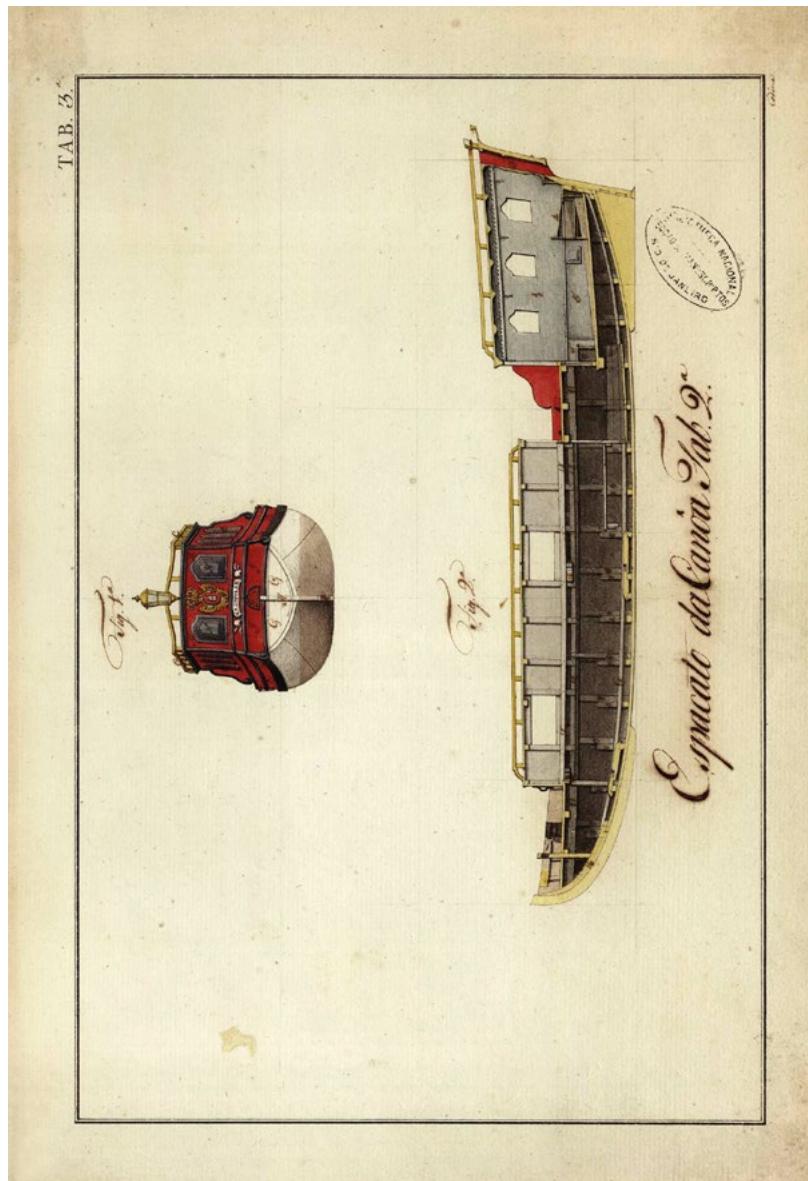


Fig. 14 - Joaquim José Codina, *Espacato da Canoa Tab. 2<sup>a</sup>* (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095100)

Só com a chegada de João Pereira Caldas, em 1775, se daria início à construção de duas embarcações feitas de raiz para esse propósito, que substituiriam as canoas nessa função, as chalupas de guerra *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso*, e a *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boa Viagem*<sup>913</sup>.

As duas chalupas, viriam a assumir, embora por pouco tempo, a missão de guarda-costas, respetivamente, do Canal do Norte e do Canal do Sul da foz do Amazonas, de acordo com os Avisos de 27 de Junho e 4 de Julho de 1765.

Pereira Caldas, que trouxera de Lisboa “o Modello que debaixo da sua direcção tinha feito para ellas o Capitão-Tenente Manuel Vicente, Mestre Construtor da Ribeira das Naus, tratou, logo que chegou, de o mandar pôr em execução”. Embora não se discrimine o nome do seu executor, tudo leva a crer que se trate de Joaquim Vicente Foro, a que nos referimos, contramestre da Ribeira do Pará.

A primeira foi, uma vez mais, desenhada por Codina em duas pranchas, que constituíam as Tabelas 4 e 5 do texto da *Memória*. Dada a sua raridade, elas são um extraordinário e inédito documento histórico que supera em muito o carácter artístico ou documental. Se bem que não estejamos perante verdadeiros planos de navios, de facto, eles aproximam-se bastante, face ao rigor e detalhe ali figurado, levando a concluir que Codina terá mesmo visto e usado os planos originais (para além do modelo) para os executar<sup>914</sup>.

Se olharmos com atenção, podemos reparar que nos dois desenhos (Fig.12 e Fig.14) estão figuradas as três principais vistas de um típico plano de navio – o de perfil (*Sheer Plan*), o de topo/linhas de água (*Breath Plan*), e o plano de balizas (*Body Plan*). Para além da Vista de Perfil (estibordo), em corte, com a descrição do interior, na parte superior do desenho temos uma imagem da popa (com a decoração do painel e espelho de popa), que consiste, em verdade, num Plano de Balizas, com a respetiva indicação das linhas de água, bem como os planos das cavernas de vante (direita) e ré (esquerda). A Planta do Barco de Guerra, embora não corresponda exatamente ao Plano das Linhas d’água, vista da parte diametral inferior do casco (*Half-Breath Plan*), é na realidade uma Vista de Topo, com o arranjo de convés e indicação das linhas de água.

Trata-se de duas embarcações com cerca de 53 pés de comprimento (c.16,31m), 11,5 pés de boca (c.3,50m) e 5 pés de pontal, armavam oito peças de artilharia (pedreiros de ferro montados em reparos navais de calibre de 2” e 3”, e forquilhas ternárias de ½” e ¼”), com uma guarnição de 35 homens (um oficial de patente, um a dois oficiais inferiores, sete a oito soldados, 25 índios de equipagem). O comando da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso* foi entregue a Manuel António de Oliveira Pantoja (ajudante de infantaria de auxiliares), e o da *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boa Viagem* ao Tenente Jacinto da Cunha Sampaio (ajudante de auxiliares que passou a alferes).

<sup>913</sup> Veja-se SALDANHA, Nuno - **Do Tejo para o Amazonas. As chalupas de guerra de Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775)**, pp.113-120.

<sup>914</sup> *Id. Ibidem*, p.115.

Desconhece-se, contudo, qual seria a armação, nomeadamente o velame, dado que é omissa nestes desenhos. A relação expressa no *Mappa do preparo, Artilharia e Munições de Guerra* apenas refere duas andainas de velas de algodão e de brim, sem discriminar o formato (redondo, latino). De acordo com outros modelos semelhantes, cremos serem sobre-tudo latinas (velas carangueja, giba e bujarrona), no entanto, a existência de uma “verga do redondo” poderá indicar a existência de uma vela redonda, talvez uma *topsail*, como usam alguns palhabotes, escunas e chalupas. Quanto à mastreação, foi precisamente aí que o modelo de Manuel Vicente foi alterado. Conforme refere a documentação, originalmente as chalupas tinham apenas um mastro, ao centro, sem traquete, mas como, “por dificuldade davam por davante, quando era preciso [...] se lhe puzeram dous à Hiate, vindo ambas ellas a ficar pelo aguçado das proas em forma de setias. E no acrescentamento do dito mastro, como também na diminuição de cinco rumos por banda, consistiu a diferença do modello”. Alguns autores consideram que o barco *N.º Sr.º da Atalaia da Vigia das Salinas*, construído no ano seguinte, também teria sido feito à semelhança das duas chalupas<sup>915</sup>, o que não é verdade, pois Rodrigues Ferreira é perentório quando escreve “No seguinte ano de 1776, também se construiu, sem ser pelo modelo das Guardas Costas, mas com quilha, à imitação delas”. As duas embarcações teriam curta existência na Ribeira do Pará, pois com a entrada do novo governador, José de Nápoles Telo de Meneses, em 1780, “as aboliu, de forma que hoje em dia [1787] nenhuma dellas subsiste, sendo aliás ellas tão precisas, para a defesa do Estado”.

No entanto, os desenhos destes navios revestem-se de um cariz muito especial, nomeadamente para quem estuda a Construção e Arquitetura Naval de Setecentos, uma vez que figuram duas embarcações da autoria de Manuel Vicente Nunes (1711- c.1775), constituindo os únicos exemplares conhecidos da obra deste importante construtor, coetâneos, fidedignos e documentalmente comprovados<sup>916</sup>.

Também dentro da classe das canoas militares, se encontram as canoas artilheiras referidas na *Memória*, feitas na Ribeira da Villa Barcelos, no ano de 1783, por ordem de João Pereira Caldas, e representadas em quatro ilustrações de Codina (Tabelas 7, 8, 9 e 10). Duas delas, a canoa artilheira *N.º Sr.º do Pilar, S. João Batista*, e a *N.º Sr.º da Graça, S. José*, foram construídas pelo mestre da Ribeira de Barcelos, Romualdo José de Andrade, a partir do desenho e da direção do Tenente-coronel João Batista Martel. (ver Fig. 9)

Nesse mesmo ano, Pereira Caldas ordenou ao Tenente-coronel Teodósio Constantino de Chermonte, residente no quartel da Vila de Ega, no Rio dos Solimões, que construísse sob a sua direção, outras duas canoas artilheiras, a *N.º S.º da Conceição, S. Gonçalo*, e a *N.º Sr.º das Dores, S. Bento*. Embora estas não tenham sido reproduzidas por Codina, eram idênticas às duas construídas em Barcelos no ano anterior.

<sup>915</sup> História Naval Brasileira, Vol. 2, t.2, p. 376.

<sup>916</sup> Veja-se SALDANHA, Nuno - **Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), Primeiro Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I**, pp.455-486.

Tinham 52 palmos de comprimento (5,3m), com casco de angelim, cerca de 1,42 m de boca, cavernas de itaúba, e 8 remos por banda, um mastro com vela redonda, eram de construção “muito mais forte e proporcionada”, para jogar 6 cachorros de guarda-leme, montados em suas carretas, e os 4 dos lados, em forquilhas ternárias. (nos desenhos de Codina, as canoas apenas apresentam 5 peças, três na proa, e duas na popa).

A parte seguinte (Artigo II e III), como vimos, é dedicada ao massame e ao calafeto das embarcações, em que o naturalista põe em ação os seus conhecimentos das plantas, assim como à pintura, aos toldos de palha, à mastreação, velame, etc.

Depois de apontar as madeiras mais aconselháveis a cada aplicação, bem como outros elementos necessários à navegação, sobretudo fluvial, recorre às notas de viagem para destacar e sugerir o uso de diversas fibras para o massame (maioritariamente de linho), como o piaçaba (viradores), o cipó do uambé, o tucum, ou munguba; e resina do pau de breu, ou do anany para o calafeto.

Por fim, Ferreira refere-se ainda às obrigações e incumbências dos diversos oficiais, no tocante às canoas, e sua conservação nos seus dois estados, ou surtas ou em viagem, com o Inspetor da Ribeira, os responsáveis dos Armazéns da Ribeira da Marinha, assim como de todos os mestres e oficiais sob o seu comando.

A parte final do manuscrito (a maior, cerca de 48 fólios dos 94) é constituída pelo apêndice documental, com um rol de avisos, ordens, portarias, cartas, relações, inventários, e outros documentos, referidos ao longo do texto.

Não obstante a preocupação fundamental de Ferreira sejam as canoas, não deixa de fazer menção a outro tipo de embarcações maiores, como as chalupas mencionadas, a uma nau de 60 peças e a uma fragata (32 pés de boca), encomendadas em Novembro de 1775.

Embora não fazendo parte dos objetivos primordiais da *Viagem Filosófica*, a redação do texto da Memória, e correspondente ilustração (mormente face à quase total inexistência de planos de navios para este período), ao fornecer um panorama exaustivo das unidades, características, técnicas de construção, materiais, funções, náutica e organização da marinha do Estado do Pará, constituiu-se num precioso e ímpar documento para o conhecimento da História da Marinha Portuguesa e Brasileira no século XVIII.

## 5.2. A viagem da corte para o Brasil (1807/8)<sup>917</sup> (AS)

O complexo jogo de xadrez político e militar que se praticava na Europa, desde finais do século XVIII, tinha mantido o “velho” continente numa situação de quase estado de guerra. Habilmente, a Coroa portuguesa, encabeçada pelo Príncipe Regente

<sup>917</sup> A descrição deste episódio é baseada nas seguintes obras: SCHWARCZ, Lilia Moritz - *A longa viagem da biblioteca dos reis*, 2<sup>ª</sup> ed.; ESPARTEIRO, António Marques - *Transmigração da Família Real para o Brasil – A Viagem*, pp.325-351 e LIGHT, Kenneth (ed.) - *A transferência da Capital e Corte para o Brasil*, pp.9-196.

D. João, futuro D. João VI (1816-1826), tinha conseguido manter o país fora do conflito, mas esta situação caminhava, a passos largos, para o seu fim. Neste ambiente, a possibilidade de a Coroa se refugiar na colónia do Brasil já tinha surgido em 1803, contudo tinha sido descartada na época. Contudo, o agravamento da situação política face aos dois beligerantes, mas, em particular, às exigências da França, levam a Inglaterra a voltar a insistir nessa solução em 1806. Novamente esta hipótese foi rejeitada pelo Príncipe Regente.

A assinatura do Tratado de Tilsit, a 25 de Junho de 1807, que trouxe a paz ao continente europeu, abriu a possibilidade à invasão de Portugal pela França. De imediato o ministro português em Paris foi informado que o ministro inglês em Lisboa deveria sair com a máxima brevidade, que os portos nacionais deviam ser fechados à navegação britânica e que os ingleses residentes no país deviam ser presos e as suas propriedades confiscadas. Todas estas medidas deviam ser executadas até ao primeiro dia de Setembro. O não cumprimento das exigências seria considerado uma declaração de guerra contra a França e, também, contra a Espanha, que conjuntamente assinava a nota. Sabendo que era impossível a Portugal cumprir todas as exigências e, simultaneamente, resistir a uma investida das forças de Napoleão, a Coroa portuguesa vai, mesmo assim, tentar evitar a guerra. Nesse sentido informa os franceses de que iria cumprir com tudo o que era pedido, enquanto solicita aos britânicos que simulassem uma situação de guerra contra Portugal, mas sem destruir o seu comércio ou as suas colónias.

Entretanto, na Europa, Napoleão concentrou a sua atenção na Dinamarca, também com o duplo objectivo de que esta aderisse ao Bloqueio Continental e para se apoderar da sua armada. Por seu lado, os britânicos exigem que a Dinamarca se coloque do seu lado e que os seus navios fiquem à disposição da Inglaterra. Percebendo que seria impossível à Dinamarca resistir ao poderoso vizinho, a *Royal Navy* avançou e capturou a esquadra dinamarquesa antes da chegada dos franceses.

É neste ambiente, com a corte dividida internamente entre os partidários da Inglaterra e os que apoiavam a França, e com as pressões externas que eram exercidas pelos representantes de Inglaterra por um lado, e os de França e Espanha por outro, que o Verão de 1807 vai decorrer. Compreendendo, no entanto, a gravidade da situação, o Príncipe Regente, por sugestão de alguns dos seus conselheiros, deu ordens para que fossem aprontados todos os navios de guerra e navios mercantes que se encontravam em Lisboa. Entretanto, na eventualidade de a Inglaterra bloquear o porto de Lisboa ou a capital ser conquistada pelos franceses, a 7 de Setembro foi enviado até ao Brasil o bergantim *Gavião* com instruções para suster toda a navegação para a Metrópole e, simultaneamente, avisar da possibilidade de a Família Real poder retirar para aquela colónia.

Apesar de ultrapassado o último dia do prazo concedido por Bonaparte, a 1 de Outubro a situação mantinha-se num impasse, agravada agora pelos mais diversos rumores que, entretanto, circulavam livremente por Lisboa. A concentração dos bens móveis das igrejas

em determinados locais, a venda dos seus bens pelos cidadãos ingleses que tinham negócios em Portugal, e a possibilidade de a própria *Royal Navy* entrar no porto de Lisboa com o objectivo de capturar a esquadra portuguesa, ou, inclusivamente, de atacar os navios que tentassem seguir para as colónias portuguesas, tornavam o ambiente em Portugal, e em Lisboa, em particular, verdadeiramente caótico.

A 30 de Setembro, os responsáveis de Lisboa tomaram a decisão de encerrar os seus portos à navegação britânica, mas informam Napoleão que não iriam cumprir com as restantes cláusulas. Entretanto, a 8 de Outubro regressa a Lisboa a Esquadra do Estreito, conforme referido anteriormente neste estudo, tendo os navios começado imediatamente a ser aprontados para a possível viagem até ao Brasil. Nos dias seguintes largam de Lisboa várias dezenas de navios de diversas nacionalidades, incluindo um comboio com 64 navios mercantes estrangeiros, maioritariamente ingleses, sob a escolta da fragata inglesa *HMS Lively*. É a confusão total, até porque a demora das comunicações entre as cortes agrava toda a situação. No dia 1 de Novembro Lisboa recebe a resposta final de Napoleão, determinando este que, ou Lisboa cumpria com todas as exigências, ou a Casa de Bragança deixaria de governar.

Entretanto, a 11 de Novembro entra em Lisboa uma esquadra russa, composta por 11 navios, que por pouco não foi interceptada pela esquadra do almirante Sir William Sidney Smith, indo posicionar-se na foz do Tejo. Esta força russa navegava entre o Mediterrâneo e o Báltico, mas ventos contrários à saída do estreito de Gibraltar, e o receio de ter de se confrontar com a mencionada força inglesa, levaram o seu comandante a decidir refugiar-se em Lisboa, apesar de as regras internacionais apenas o permitirem a seis navios no máximo. Apesar de serem navios de um país, contingentemente inimigo, face à paz entre a Rússia e a França, o almirante invocou o tratado particular que havia entre o seu país e Portugal, o que veio aumentar, aparentemente de forma inopinada, a complexidade do xadrez político e militar que se vivia em Lisboa.

Assim, desde o dia 16 de Novembro que ao largo de Lisboa navegava uma esquadra inglesa, inicialmente composta por cerca de 11 navios, com 7000 soldados embarcados, sob o comando do já mencionado Almirante britânico Sir Sidney Smith. Entretanto, em Bayonne, junto à fronteira com Espanha, encontrava-se concentrado um exército francês de 25 000 homens - *L'Armée du Portugal*, comandado pelo célebre General Jean-Andoche Junot. De Badajoz, bem junto à fronteira com Portugal, chegava também a Lisboa a informação da presença de um forte contingente de tropas espanholas.

Não restavam dúvidas, em Novembro de 1807, que Portugal iria ter que se posicionar de um dos lados em confronto. Com efeito, e ao contrário das informações que tinham chegado a Lisboa, o exército francês, no período entre 19 de Outubro e 14 de Novembro, encontrava-se já em movimento através da Espanha, tendo chegado à zona de Alcântara seis dias antes da data prevista para a invasão de Portugal, o dia 20 de Novembro. Possivelmente em virtude do receio real da invasão do reino pelos franceses e apesar

de a esquadra inglesa já se encontrar a executar o bloqueio naval à cidade de Lisboa, nesta altura, o Príncipe Regente parecia inclinar-se para o lado de Napoleão. Contudo, numa acção “desesperada”, o ministro inglês em Lisboa, Lord Strangford (Percy Clinton Sidney Smythe), que se tinha retirado para os navios da *Royal Navy*, resolveu, a 24 desse mês, fazer uma última tentativa junto do Príncipe, dando-lhe também uma cópia do jornal francês *Moniteur*, onde vinha transcrita todo o plano de anexação de Portugal. Terá sido esta a gota d’água.

Reunido ainda nessa noite o seu Conselho, foi decidido que a Corte iria embarcar nos navios no dia 27 de Novembro, pouco tempo antes da chegada prevista dos franceses a Lisboa, que, entretanto, já marchavam em território português. Apesar dos preparativos já se encontrarem a decorrer há vários meses, naturalmente que ainda havia muito para fazer nos dois dias restantes.

Era a primeira vez, não repetida desde então por nenhuma outra nação europeia, que toda a Família Real se mudava, juntamente com toda a estrutura governativa, para uma das suas colónias, permitindo, deste modo, a sobrevivência do Reino como nação independente. Não se tratava de uma simples fuga ou retirada de um monarca isolado, era toda a complexa estrutura de um Estado, capaz de sustentar o normal funcionamento do reino que se mudava. Importa destacar que esta ação, apesar de todas as dificuldades e falhas que teve, só foi possível de realizar com sucesso devido à Marinha que Portugal possuía na altura.

Não querendo detalhar nestas páginas todos os confusos acontecimentos que ocorreram nestes dois últimos dias, avançamos directamente para o dia 27 de Novembro, dia em que foi nomeado um Conselho da Regência, encarregue de governar o reino na ausência da Família Real. Foi também nesse dia que esta embarcou nos diferentes navios que, por razões de segurança, lhe tinham sido atribuídos e que se encontravam no Tejo à espera.

Apesar da vontade dos homens, quis a natureza que só cerca das dez horas da noite do dia 28 o vento se tivesse colocado de feição, permitindo, deste modo, que ao amanhecer do dia 29 os navios portugueses largassem em direcção à entrada da barra de Lisboa, já com Junot quase a entrar em Lisboa. Efectivamente, só no dia seguinte de madrugada e após uma penosa viagem, sob condições de tempo adversas e com pouca comida, é que as tropas de Junot conseguiram entrar em Lisboa. O objectivo de capturar a Família Real portuguesa não tinha sido alcançado.

À frente deste vasto e heterogéneo conjunto de navios de guerra e mercantes, largaram as naus *Medusa* e a *Martim de Freitas*, tendo a primeira a bordo o Secretário de Estado da Guerra e dos Negócios Estrangeiros António de Araújo de Azevedo. Durante esta manobra, surgiu alguma tensão quando estes navios passaram junto à esquadra russa que, no entanto, não reagiu, nem mesmo quando por esta passaram os navios com a Família Real portuguesa a bordo.

Pelas nove da manhã os ingleses tinham já uma visão clara dos cerca de 50 navios portugueses que estavam a largar de Lisboa<sup>918</sup>, contudo não tinham a certeza das suas reais intenções, apesar de na véspera o Lord Strangford ter comunicado que Portugal tinha voltado a ser aliado da Inglaterra. Na dúvida, o almirante Sir Sidney Smith deu ordens para a esquadra inglesa se preparar para o combate.

**Tabela 23 - ESQUADRA PORTUGUESA - VIAGEM PARA O BRASIL<sup>919</sup>**

Nome	tipo	peças	comando
<i>Príncipe Real</i>	nau	90	Capitão-de-mar-e-guerra Francisco José do Canto e Castro Mascarenhas
<i>Afonso de Albuquerque</i>	nau	64	Capitão-de-mar-e-guerra Inácio da Costa Quintela
<i>Rainha de Portugal</i>	nau	74	Capitão-de-mar-e-guerra Francisco Manuel de Souto Maior
<i>Conde D. Henrique</i>	nau	74	Capitão-de-mar-e-guerra José Maria de Almeida
<i>Martim de Freitas</i>	nau	64	Capitão-de-mar-e-guerra Manuel de Menezes
<i>D. João de Castro</i>	nau	64	Capitão-de-mar-e-guerra Manuel João de Lossio
<i>Medusa</i>	nau	74	Capitão-de-mar-e-guerra Henrique Fonseca de Souza Prego
<i>Príncipe do Brasil</i>	nau	74	Capitão-de-mar-e-guerra Francisco de Borja Salema Garção
<i>Golfinho</i>	fragata	40	Capitão-de-mar-e-guerra Luís da Cunha Moreira
<i>Minerva</i>	fragata	48	Capitão-de-mar-e-guerra Rodrigo José Ferreira Lobo
<i>Urânia</i>	fragata	40	Capitão-de-fragata José Manuel de Meneses
<i>Voador</i>	bergantim	24	Capitão-tenente Francisco Maximiliano de Sousa
<i>Lebre</i>	bergantim	24	Capitão-de-mar-e-guerra Daniel Thompson
<i>Vingança</i>	bergantim	18	Capitão-de-mar-e-guerra Diogo Nicolau Keating
<i>Condessa de Resende</i>	bergantim	20	Primeiro-tenente Basílio Ferreira de Carvalho
<i>Thetis</i>	charrua	36	Primeiro-tenente Basílio Ferreira de Carvalho
<i>Curiosa</i>	escuna	12	Primeiro-tenente Isidoro Francisco Guimarães
<i>Furão</i>	escuna	8	Capitão-tenente Joaquim Martins

<sup>918</sup> O número exacto de navios que integraram o comboio que largou no dia 29 varia conforme os autores, inclusivamente nos navios da Armada, em especial nos navios mais pequenos, pois nunca foi encontrada uma relação completa dos navios, nem do número de pessoas embarcadas, como vamos verificar mais à frente.

<sup>919</sup> *Idem, ibidem.*

Todavia, as informações que recebeu e a própria apresentação dos navios portugueses, alguns ainda com trabalhos de reparação a decorrer, permitiram perceber qual o propósito dos navios portugueses. Uma ida a bordo da nau *Príncipe Real* para prestar cumprimentos ao Príncipe Regente, que aí ia embarcado, culminou com uma salva da esquadra britânica de 21 tiros, devidamente respondida pelos navios portugueses. Estava selada a ligação entre Portugal e a Inglaterra.

Para além dos inúmeros navios mercantes, da maioria dos quais se desconhece o nome, terão seguido, embora não haja concordância entre todos os autores, oito naus, três fragatas, três bergantins, duas escunas e uma charrua, todos da Coroa, sob o comando do Vice-Almirante D. Manuel da Cunha Souto Maior. Como já foi mencionado, por questões de segurança, a Família Real largou de Lisboa distribuída por diversos navios. Na já mencionada nau *Príncipe Real*, seguiam 950 pessoas a bordo, incluindo a rainha D. Maria I, com 73 anos; o Príncipe Regente D. João, o Príncipe da Beira, Infante D. Pedro, o seu irmão, o infante D. Miguel e o sobrinho D. Pedro Carlos. Na nau *Afonso de Albuquerque* seguia a princesa, mulher do Príncipe Regente, D. Carlota Joaquina, e as suas quatro filhas. Na nau *Rainha de Portugal* viajava a viúva do irmão mais velho do Príncipe Regente, a irmã da rainha, e as outras duas filhas de D. João e Carlota Joaquina<sup>920</sup>.

O último navio português a sair a barra integrado nesta operação de evacuação terá sido o *Chocalho*, apenas no dia 30, já sob fogo das fortalezas costeiras, que agora se encontravam nas mãos dos franceses. Contudo, no dia 31 de Janeiro, ainda largou de Lisboa a charrua *João Magnânimo* (26 peças), sob o comando do Primeiro-tenente Custódio José da Silva e Meneses, em conserva com a charrua *Princesa Real*, levando a bordo tudo quanto pertencia à Companhia de Guardas-marinhas, incluindo instrumentos, livros e documentação diversa<sup>921</sup>.

Em termos do número de pessoas embarcadas, e como já ficou referido, por ainda não ter sido descoberta nenhuma relação completa, se é que foi feita alguma naqueles dias de confusão imediatamente antes da largada, vários autores estimam que o número de pessoas que seguiu a bordo dos navios seria entre as 10 e as 15 mil, em que cerca de metade seriam elementos das guarnições dos navios. No entanto, em virtude da confusão que reinou nos dias imediatamente antes da partida da força, este número só não terá sido maior por falta de espaço a bordo nos navios. Situações houve, como foi o caso da fragata *Minerva*, que, por ter estado a ser carenada, não foi devidamente abastecida, apesar de levar a bordo o Duque do Cadaval e a respectiva família, por exemplo.

Após reunidas as duas esquadras, o Almirante britânico tinha agora duas missões: escoltar o Príncipe Regente até ao Brasil e manter o bloqueio a Lisboa e à costa metropolitana de

<sup>920</sup> Este navio vem por vezes identificado como fragata, mas há autores que referem que nesta altura tinha sido desarmado e transformado em charrua. ESPARTEIRO, António Marques - **Transmigração da Família Real para o Brasil – A Viagem**, pp.326-330.

<sup>921</sup> *Idem*, p.330.

Portugal. Para conseguir cumprir a missão dividiu a sua esquadra, constituída por 16 navios-de-linha, cinco fragatas e três brigues. A maior parte dos navios ficou na missão de bloqueio, seguindo ele, inicialmente, com a força portuguesa, à frente de seis navios-de-linha – o HMS *Hibernia* (100 peças), o HMS *London* (90 peças), o HMS *Malborough* (80 peças), o HMS *Monarch* (74 peças), o HMS *Bedford* (74 peças) e o HMS *Conqueror* (80 peças).

Em Lisboa, nas mãos dos franceses, tinham ficado apenas os navios que não se encontravam capazes de se fazer ao mar, por não ter havido tempo de realizar todos os fabricos necessários. Nessa situação encontravam-se duas naus – a *Maria I* e a *Vasco da Gama*, esta última quase pronta -, cinco fragatas – a *Fénix*, a *Amazonas*, a *Pérola*, a *Tritão* e a *Vénus* – o bergantim *Gaivota do Mar* e a charrua *Princesa Real*, para além de outros navios mais pequenos. Ainda em fase inicial de construção ficou também a nau *Príncipe Regente*, que mais tarde será terminada e denominada *D. João VI*.

Durante o governo de Junot e até Agosto de 1808, altura em que foi assinada a Convenção de Sintra, o oficial francês que ficou responsável pelos meios navais portugueses que tinham permanecido em Lisboa, conseguiu aprontar grande parte desses navios. Dentro do bom espírito revolucionário, alguns dos navios que tinham ficado receberam novos nomes, menos “monárquicos” – a nau *Maria I* foi baptizada *Cidade de Lisboa*, a *Princesa da Beira* passou a ser a *Portuguesa* e a *S. Sebastião a Brasil*, embora fosse conhecida como *Le Grand Dragon*, devido à figura da sua carranca. Estes cerca de dez navios, para além de algumas baterias flutuantes, nunca chegaram a sair a barra do Tejo.

Entretanto, no mar, nesses dias de Inverno de 1807, o comboio luso-britânico sofria os efeitos das habituais intempéries do Atlântico Norte, sendo fustigado por ventos dos quadrantes Sul, que tornavam a viagem incómoda para todos os que seguiam a bordo dos navios. A primeira baixa foi a escuna *Curiosa*, que logo no dia 30 de Novembro começou a meter água, vendo-se obrigada a arribar ao Tejo, onde entrou a 10 de Dezembro, tendo passado a navegar sob bandeira tricolor. Nesse último dia de Novembro, sob uma chuva incessante, a força encontrava-se dispersa por uma grande área, ainda que de bordo do navio chefe inglês, o *Hibernia*, se avistassem 38. O navio almirante português encontrava-se afastado a umas seis ou sete milhas de distância.

O temporal dos quadrantes Sul, típicos dos meses de Inverno na costa portuguesa, também atingiu terra razão por que muitos dos que tinham ficado em Lisboa temiam pela Família Real e por todos os que se encontravam a bordo dos navios. Na verdade, no dia 1 de Dezembro, a força, ao invés de se estar a dirigir, como era expectável, rumo a Sul, na direcção do Brasil, encontrava-se a cerca de 20 milhas a Norte e 120 milhas a Oeste de Lisboa, pois, prudentemente, os navios “corriam com o tempo”, evitando deste modo, estragos maiores. O mau tempo, possivelmente a passagem de uma frente, só deixou de fustigar o comboio na tarde do dia 2 de Dezembro, permitindo aos navios alterar, nessa altura, o seu rumo para os quadrantes Sul, em direcção à ilha da Madeira.

Alguns dias depois, já com a viagem a decorrer com melhores condições meteorológicas e a cerca de 350 milhas de Lisboa, o almirante inglês necessitou de retomar a sua missão principal - a de bloquear o porto de Lisboa e a costa metropolitana de Portugal. Consultando os comandantes dos navios que o acompanhavam, decidiu manter com a força portuguesa quatro dos seus navios-de-linha, o *Bedford*, *London*, *Monarch* e *Marlborough*, ficando o comandante deste último, o Capitão-de-mar-e-guerra Graham Moore, a comandar esta força, exercendo as funções de Comodoro. A este oficial Sir Sidney Smith deixou detalhadas e completas instruções, que tentavam abranger o máximo de situações possíveis, até estes navios regressarem à força britânica principal. Em caso de dispersão do comboio, o primeiro ponto de reunião seria na extremidade Oeste da ilha da Madeira, o segundo ao largo da ilha de La Palma, nas Canárias e, finalmente, o último na ilha de Santiago, em Cabo Verde.

No dia 5 de Dezembro, ainda antes de deixar o comboio, irá ocorrer a trasfega de bens e pessoas entre os diversos navios, de modo a melhorar as condições da viagem aos milhares de pessoas que seguiam nos navios sobrelotados. Finalmente, por volta das 15:30, o Almirante britânico, a bordo do *Hibernia*, separou-se do comboio realizando a tradicional salva real, acompanhado do *Conqueror*, da chalupa *Confidante* e do brigue-chalupa *Redwing*, regressando, poucos dias depois, à sua estação ao largo de Lisboa. Ainda antes desta separação, o almirante inglês e o Príncipe Regente autorizaram a nau *Medusa*, a seguir isoladamente até ao Brasil, onde deveria anunciar a chegada próxima da Família Real, permitindo, deste modo, que o Vice-rei realizasse os necessários preparativos para a receber.

A viagem deste navio, no entanto, foi repleta de peripécias, tendo desarvorado o mastro grande no dia 10 e, pouco depois, a mezena, ficando o mastro do traquete a fazer de real. Apesar destas dificuldades, graças ao esforço da guarnição, o navio conseguiu chegar a Pernambuco no dia 13 de Janeiro, acompanhada da escuna *Medea*, pertencente a mercadores do Rio de Janeiro. A nau *Medusa* apenas se conseguiu juntar aos navios principais na Baía no dia 16 de Fevereiro.

Já a nau *Príncipe do Brasil*, que não se encontrava capaz de seguir até terras de Vera Cruz, obrigou a que as duas irmãs da Rainha fossem transferidas para a nau *Rainha de Portugal*, seguindo a mencionada nau para Inglaterra, provavelmente para Plymouth, possivelmente acompanhada por um pequeno navio britânico. Após realizar as necessárias reparações, o navio chegou finalmente à cidade do Rio a 13 de Janeiro de 1808, apesar de ter desarvorado por três vezes.

Do episódio da separação do almirante britânico da escolta, surgiu uma história, transformada quase em lenda, a realçar as capacidades náuticas dos portugueses. O episódio ocorre porque o almirante britânico queria oferecer ao Príncipe Regente um presente, procedimento habitual nestas situações. Contudo, porque as condições de mar não aconselhavam a colocação na água das embarcações miúdas dos navios, o comandante

da nau *Príncipe Real*, o Capitão-de-mar-e-guerra Francisco José do Canto e Castro e Mascarenhas, sugeriu que a troca fosse realizada através de um marujo que fosse colocado no lais do grande de cada um dos navios chefe. Sugeriu também que a aproximação fosse executada pelo navio português, mantendo-se o inglês imóvel. Numa manobra executada na perfeição e na melhor tradição marinheira de Portugal, permitiu a troca de presentes entre os dois homens posicionados nos respectivos lais, à vista de todo o comboio. Importa referir que, segundo alguns testemunhos, o mar estaria calmo nesse dia e que vários navios colocaram na água as suas embarcações miúdas para realizarem a transferência de material e pessoas. Inclusivamente, os comandantes dos navios britânicos teriam ido a bordo do *Hibernia* receber as instruções do Almirante Sidney Smith antes deste regressar ao bloqueio do Tejo. Pelo que esta manobra, a ter ocorrido, teria sido tão desnecessária, como perigosa.

No dia seguinte à separação da força, e com os navios a manterem um rumo para sudoeste, mas com pouca velocidade, Moore sugeriu ao almirante português o envio de um navio inglês ao Funchal para buscar abastecimentos para a força, evitando, deste modo, uma paragem em Santiago. A sugestão do oficial britânico era muito válida, porque sabia das dificuldades que a ilha de Cabo Verde tinha em fornecer abastecimentos a tantos navios, em especial água, pelo que uma paragem na ilha iria atrasar a viagem, pelo menos mais dois ou três dias. O navio escolhido para realizar esta tarefa foi o *London*, tendo recolhido dos restantes navios ingleses vários barris de água já vazios. O momento foi ainda aproveitado para realizar mais transferências de passageiros dos navios portugueses para alguns dos ingleses, possivelmente face às más condições de habitabilidade e à sobrelotação dos mesmos.

Ao final do dia 7 de Dezembro, com o comboio a menos de 50 milhas do Porto Santo, o tempo voltou novamente a mudar e, no final do dia seguinte, o vento já tinha novamente a força de uma tempestade, com vagas alterosas e muita chuva. Estas condições, habituais nos meses de Inverno no Atlântico Norte, fizeram dispersar novamente o comboio e mesmo o navio do Comodoro inglês, o *Bedford*, não conseguiu manter-se nas proximidades da nau *Príncipe Real*.

Ao amanhecer do dia 9, o comboio estava completamente disperso. Sabemos que com a nau *Príncipe Real* apenas se encontrava a fragata *Urânia* e com a nau *Afonso de Albuquerque* estava a fragata *Minerva*, mas os pares não se avistavam entre si, nem a qualquer outro navio. Nos navios ingleses, em especial no navio chefe, deve ter reinado a confusão e a preocupação, até porque não tinha sido ouvido o disparo de nenhuma peça, habitualmente utilizado para assinalar que algum navio se encontrava em perigo ou a sinalizar, durante a noite, uma mudança de rumo<sup>922</sup>. Aparentemente os navios portugueses

---

<sup>922</sup> Posteriormente, os ingleses foram informados que os navios portugueses com membros da Família Real a bordo tinham “deixado de cumprir” essa prática, possivelmente para não alarmar os distintos passageiros.

com receio do perigo de se aproximarem durante a noite da ilha do Porto Santo, tinham alterado o seu rumo para os quadrantes Oeste-Noroeste, enquanto os navios britânicos tinham ficado a pairar.

Ao final do dia 9 as duas naus portuguesas e as respectivas fragatas de escolta, continuavam a navegar separadamente. Também nesta fase do dia o *Bedford* já se encontrava no primeiro local combinado em caso de dispersão, a Oeste da ilha da Madeira, mas estava sozinho. Apesar de o dia seguinte ter decorrido ainda sob um vento forte e mar alterado, o *Bedford*, mesmo com dificuldade, mantinha-se na zona combinada. Após cerca de 36 horas na zona à espera, e sem avistar nenhum navio do comboio ou dos outros navios ingleses e com um vento dos quadrantes Leste, que não o permitiam aproximar-se da ilha da Madeira, o *Bedford* decidiu avançar para o segundo ponto de reunião, a ilha de El Hierro, nas Canárias, a cerca de 300 milhas náuticas<sup>923</sup>.

Entretanto, na manhã do dia 11, as duas naus portuguesas já mencionadas acabaram por se reunir, juntamente com as fragatas *Urânia* e a *Minerva*, para além de quatro navios mercantes. Este conjunto de navios, que se encontrava mais a Ocidente que o *Bedford*, por também não se conseguir aproximar mais da ilha da Madeira, devido ao vento, decidiu também seguir para o próximo ponto de encontro.

Mais veleiro que os navios portugueses, o *Bedford* avistou a ilha de Palma ao amanhecer do dia 13, e dirigiu-se para o ponto de espera, perto de El Hierro. A ilha foi avistada de bordo da *Urânia* cerca das 7 horas da noite desse mesmo dia. A junção do *Bedford* com o que restava do comboio português, mas que incluía a Família Real, ocorreu apenas na manhã do dia 15, apesar de os ter conseguido avistar quase 24 horas antes. Os dois dias seguintes, com as condições meteorológicas a melhorarem, e apesar do perigo que os navios fossem eventualmente surpreendidos por uma força francesa, foram novamente passados a melhorar as condições de habitabilidade dos navios portugueses, preparando-os para as condições equatoriais que iriam cruzar em breve.

A força terá prosseguido viagem, provavelmente logo no dia 16 de Dezembro, apenas com a escolta do *Bedford*, agora já com uma velocidade moderada, devido ao vento favorável que se fazia sentir. A monotonia foi quebrada no dia 17 de Dezembro com vários eventos a comemorar o aniversário da rainha D. Maria I. Terão sido os momentos agradáveis desta parte da viagem, com ventos favoráveis, ou a vontade de chegar rapidamente ao Brasil, que terão convencido o Príncipe Regente a decidir não fazer a paragem prevista na cidade da Praia, na ilha de Santiago, em Cabo Verde. Esta decisão foi comunicada ao Capitão-de-mar-e-guerra inglês Walker, dando-lhe também a informação que o Regente tinha destacado a fragata *Minerva* para ir até à cidade da Praia, com ordens para que os navios, que eventualmente se encontrassem no ponto de reunião, seguissem viagem.

<sup>923</sup> Curiosamente, os autores onde é baseada esta descrição não tecem qualquer comentário à posição diferente aqui mencionada, que vai provocar o desencontro com o navio chefe inglês, conforme vamos ver mais à frente.

Nos dias seguintes a viagem prosseguiu sem novidades, excepto que à medida que a força se aproximava do equador a sua velocidade ia diminuindo, apertando o calor. Consequentemente, aumentaram as questões relacionadas com a falta de higiene. Curiosamente, a navegar mais a Oeste deste grupo, seguia o navio britânico *Marlborough*, com o Comodoro a bordo, juntamente com um grupo de navios mercantes portugueses. Estes navios que só tinham largado de Cabo Verde, onde se encontravam a aguardar a chegada dos navios principais, após terem recebido ordens pela *Minerva*, mantinham uma velocidade superior aos navios principais, o que lhes permitiu chegar primeiro à costa do Brasil. Singularidades próprias do mar...

Entretanto, no dia 4 de Janeiro, enquanto os navios principais continuavam a navegar numa velocidade reduzida em direcção ao Brasil, chegou à cidade de São Salvador da Baía o navio mercante *Príncipe*, um dos que integrava o comboio inicial que tinha largado de Lisboa no final de Novembro. Acabou por ser este navio a divulgar a notícia que a corte se encontrava quase a chegar a terras brasileiras.

A 16 de Janeiro, já abaixo do Equador e com os navios a fazer mais alguma velocidade, mas navegando ainda muito lentamente, o Príncipe Regente informou a *Bedford* que iriam seguir para São Salvador da Baía, em vez do Rio de Janeiro, por se encontrar mais perto. Naquele momento, a cidade brasileira já só se encontrava a cerca de 600 milhas náuticas de distância. No dia seguinte juntou-se a este grupo o brigue português *Três Corações*, enviado pelo Governador de Pernambuco, com a missão de procurar a nau *Príncipe Real*, levando frutas e legumes frescos. Importa referir, que o mencionado brigue só largou do Brasil após a chegada da nau *Medusa* a confirmar as notícias da chegada da corte.

O Governador de São Salvador da Baía foi informado, no dia 21 de Janeiro à tarde, que estavam à vista embarcações grandes e, após reconhecerem o pavilhão real português, as peças das fortalezas foram aprontadas para realizar as respectivas salvas. Na tarde do dia seguinte, após 54 dias de mar, os navios portugueses, transportando a Família Real, e escoltados apenas pelo *Bedford*, entraram finalmente na baía de São Salvador, onde fundearam. Estava concluída a parte principal da viagem, com a Família Real portuguesa a salvo em terras brasileiras. Começava agora a “aventura” de governar o Império a partir de uma colónia, algo que nunca tinha sido realizado até então por nenhuma nação europeia, e que nunca mais seria efectuado.

Os dias seguintes foram passados a aprontar os navios para realizar o resto da viagem até ao Rio de Janeiro, realizando-se o abastecimento de água e mantimentos, assim como algumas atividades de limpeza dos navios. Estas acções foram interrompidas quando o Príncipe Regente foi a terra no dia 23 e a Rainha no dia seguinte. Aproveitando o estaleiro existente na Baía, foram realizadas diversas reparações em alguns dos navios, incluindo no *Bedford*. O príncipe aproveitou esta paragem para realizar uma visita ao navio britânico, honrando e agradecendo ao comandante e à guarnição do *Bedford* a sua acção de escolta e aconselhamento durante grande parte da viagem.

Ainda com os navios na Baía, no dia 28 de Janeiro, o Príncipe Regente assinou a Carta Régia que abria os portos do Brasil a todas as nações, em cumprimento da Convenção previamente acordada com a Inglaterra. A 8 de Fevereiro foi enviado um brigue com destino a Inglaterra com as notícias da chegada da Família Real portuguesa ao Brasil e, naturalmente, com a notícia da Carta Régia relativa à abertura do comércio directo com o Brasil. Este navio só chegou a Londres no dia 10 de Maio.

Depois de quase um mês a aprontar os navios, na manhã do dia 26 de Fevereiro um novo comboio, agora composto pelas naus *Príncipe Real*, *Afonso de Albuquerque* e *Medusa*, sempre escoltadas pelo *Bedford* e acompanhadas pela fragata *Urânia*, pelos brigues *Três Corações* e *Activo*, juntamente com o navio mercante *Imperador Adriano*, largou em direcção ao seu destino final, o Rio de Janeiro, capital da colónia do Brasil e, agora, do Reino de Portugal. No dia 7 de Março este pequeno comboio largou ferro no Rio de Janeiro, onde já se encontravam os navios ingleses *Marlborough*, o *London* e o *Monarch* e a fragata *Solebay*, para além de vários navios portugueses, militares e mercantes. Tinha terminado a odisseia marítima da Família Real portuguesa.

Resta-nos abordar, para terminar, o paradeiro e ou os percursos dos restantes navios que também tinham largado de Lisboa no final de Novembro de 1807 e se tinham separado dos navios principais. Como referimos, a dispersão do comboio inicial ocorreu logo ao final do dia 8 de Dezembro, sendo que na manhã seguinte os navios já se encontravam dispersos por uma larga área. Os navios ingleses tinham reduzido pano para ficar a pairar, enquanto vários navios portugueses, incluindo os que transportavam a Família Real, tinham rumado para Noroeste, sem sinalizarem essa alteração de rumo. Neste momento, os navios encontravam-se a Norte da ilha do Porto Santo.

Na manhã do dia 9 de Dezembro, com o mar algo tempestuoso, o *Marlborough* acompanhado pelo *Monarch* e as naus portuguesas *Rainha de Portugal* e pela *Conde D. Henrique*, avançaram para o primeiro ponto de reunião, após terem esperado na zona durante algum tempo. Estavam atrasadas relativamente a outros navios, não só porque tinham ficado a pairar, mas também devido à menor velocidade dos navios portugueses. Por esta razão só avistaram a Madeira, dois dias depois. Após esperarem uma noite ao largo da Madeira, na esperança de se reunirem com os navios que transportavam o Príncipe Regente, o comandante do *Marlborough*, agora com o distintivo de Comodoro já içado, decidiu seguir para o segundo ponto de reunião, na ilha de Palma, nas Canárias.

Este grupo avistou a ilha de La Palma no dia 13 de Dezembro, chegando ao ponto de reunião dois dias depois, período durante o qual se lhe juntou a charrua *Thetis*, que transportava no seu interior nove carruagens reais e diversa bagagem. No dia 15 de Dezembro o Comodoro inglês decidiu seguir para o terceiro porto de reunião, na ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde. Neste percurso, vão passar muito ao largo de El Hierro, onde o *Bedford* e as naus portuguesas com o Príncipe Regente embarcado, tinham acabado de suspender, após terem estado à espera dos restantes navios do comboio. Por muito pouco

os dois grupos não se encontraram, permanecendo desconhecida a razão desta discrepância relativamente ao segundo ponto de reunião.

À semelhança do outro grupo, também os navios que acompanhavam o Comodoro inglês entraram numa rotina normal de viagem no percurso em direcção a Cabo Verde, apesar dos receios que a princesa, viúva do irmão mais velho do Príncipe Regente, tinha devido à insalubridade de Santiago. No entanto, o Comodoro inglês insistiu nessa rota, não só na esperança de o comboio voltar a reunir-se, mas também, face à necessidade dos navios se reabastecerem de frescos. No dia 23 de Dezembro, com a força a navegar entre a costa africana e o arquipélago de Cabo Verde, foi avistada a ilha do Sal, tendo os navios fundeado no porto da Praia no dia seguinte, véspera de Natal. Aí se encontrava a fragata *Minerva*, que, como já foi mencionado, tinha sido destacada pelo Príncipe Regente com a missão de informar o Comodoro inglês que estes navios se encontravam bem e sob escolta do *Bedford*, mas que tinham decidido seguir directamente para o Brasil.

Apesar de os barris vazios terem sido desembarcados ainda nessa noite, véspera de Natal, para serem cheios de água, a manobra de abastecimento de água demorou vários dias. Entretanto, no dia 26, juntou-se-lhes o *London*. Como referimos anteriormente, este tinha recebido instruções para navegar até ao Funchal, com o objectivo de se reabastecer e abastecer os navios do comboio, em especial de água. O navio inglês navegava isoladamente, porque a corveta *Voador*, que tinha recebido ordens do Príncipe Regente para acompanhar o navio britânico, não o tinha conseguido acompanhar em virtude das condições adversas que se fizeram sentir. Mesmo o navio inglês navegou entre a ilha do Porto Santo e a da Madeira com dificuldade, mas conseguiu fundear ao largo do Funchal no dia 10 de Dezembro. Entretanto, como a corveta não conseguia manter-se perto do navio inglês, que era mais rápido, nem aproximar-se do porto do Funchal, tendo a bordo 181 soldados, para além dos 135 membros da guarnição, o comandante terá decidido seguir directamente para o Rio de Janeiro, sem realizar qualquer escala.

A 12 de Dezembro o *London*, após ter concluído o reabastecimento de água, tentou zarpar do Funchal, mas só o conseguiu no dia seguinte, e apenas após ter picado o ferro com o qual se encontrava fundeado. Ao contrário das ordens que tinha recebido, decidiu tentar reunir-se com o comboio, pois desconhecia que os navios se tinham dispersado, em vez de seguir directamente para Santiago, em Cabo Verde. Avistou a ilha de La Palma no dia 15 de Dezembro, numa altura que os navios que transportavam o Príncipe Regente se encontravam mais a Sul, em El Hierro, tendo o navio apenas encontrado a nau *D. João de Castro*, a navegar sozinha. Esta nau encontrava-se a navegar isoladamente aproximadamente desde o momento em que a nau *Medusa* tinha sido enviada à frente do comboio, no dia 5 de Dezembro. No dia 17, já com os navios a par, a nau informou o *London* que não necessitava de qualquer assistência.

A nau *D. João de Castro* acabou por arribar no início de Janeiro na enseada de Lucena (Paraíba) pois estava a fazer mais água do que as suas bombas conseguiam escoar e tinha

diversas avarias na mastreação e no aparelho. Só no dia 10 de Fevereiro é que, finalmente, chegou a São Salvador da Baía, onde fundeou. Como não se encontrava em condições de prosseguir, a curto prazo, até ao Rio de Janeiro, o navio permaneceu para realizar profundas reparações nos já mencionados estaleiros da Baía, sendo os seus passageiros transferidos para dois dos navios mercantes que iam prosseguir viagem até à cidade do Rio de Janeiro.

Entretanto, após ter esperado até ao dia 18 de Dezembro, o comandante do *London* decidiu seguir até ao terceiro ponto de encontro, na ilha de Santiago, onde chegou no dia 26 de Dezembro. Conforme já mencionamos, no local, para além dos navios já referidos, encontrava-se a fragata portuguesa *Golfinho*. Durante esse dia o *London* transferiu para o *Marlborough* os barris de água que tinha trazido e para a fragata portuguesa *Minerva* barris com carne, após o que, no dia seguinte, os navios suspenderam e fizeram rumo ao Brasil, com exceção da charrua *Thetis*, que ainda não tinha terminado a aguada.

Como já tinha ocorrido com o outro grupo, também a velocidade destes navios foi diminuindo à medida que se aproximavam do Equador, só voltando a aumentar no dia 4 de Janeiro, após terem cruzado a linha equatorial. Contudo, este grupo conseguiu avançar mais que o outro e, desconhecendo que o Príncipe Regente tinha determinado que o seu grupo seguisse para a Baía e não para o Rio de Janeiro, conseguiu avistar a zona do Cabo Frio, perto do Rio de Janeiro no dia 16 de Janeiro. Ou seja, ainda antes de o outro grupo chegar à Baía. Os navios fundearam no porto do Rio de Janeiro, no dia 17 de Janeiro, três semanas após terem largado da Praia.

Curiosamente, tanto a fragata *Golfinho*, como a *Minerva*, acabaram por se separar do seu grupo e só chegaram ao Rio de Janeiro vários dias depois dos navios ingleses. A primeira só chegou no dia 22 e a segunda no dia 31 de Janeiro.

A nau *Martim de Freitas* tinha chegado à Baía a 10 de Janeiro e, depois de fazer aguada e embarcar mantimentos, seguiu em direcção ao Rio de Janeiro, porto de destino previsto. Possivelmente por ter apanhado uma zona de calmarias, só chegou aí chegou a 26 de Janeiro. Deste navio há apenas a destacar a morte trágica do seu comandante, D. Manuel de Meneses, que caiu à água no Rio de Janeiro, quando embarcava no seu escaler e desapareceu, sendo o seu corpo encontrado três dias depois.

A última nau portuguesa a chegar ao Brasil foi a *Príncipe do Brasil*, que só chegou ao Rio de Janeiro no dia 13 de Fevereiro, após ter realizado, conforme já mencionamos anteriormente, algumas reparações em Inglaterra, onde arribou pouco depois de largar de Lisboa.

## CONCLUSÃO

A historiografia portuguesa tradicional, seguindo a propaganda da Restauração, tem difundido a ideia de que o período filipino foi responsável pelo fim da Marinha portuguesa e, consequentemente, pelo final da Época de Ouro do reino de Portugal. Esse declínio teria levado à quase inexistência da Marinha portuguesa a partir de meados do século XVII até ao final do XVIII, o que é, desde logo, contrariado pelos inúmeros produtos pelas inúmeras riquezas que entraram nos portos de Portugal nesse período transportadas transportados por agentes nacionais. Esta velha teoria não explica, para além disso, o ressurgimento naval que ocorreu a partir de meados do século XVIII, durante o período pombalino, com o reino numa situação financeira muito difícil.

Entretanto, na Europa, após 1600, o centro de gravidade do poder naval europeu mudou da Península Ibérica para o Mar do Norte, primeiro para os Países-Baixos e, posteriormente, para o Reino Unido, com a Espanha e a França a desempenhar um papel importante no equilíbrio geoestratégico europeu.

Nesta nova conjuntura, Portugal, que, de facto, deixou de ter a anterior relevância marítima, conseguiu alcançar durante o século XVIII uma posição de mediador nos conflitos que marcaram esse século. Essa posição permitiu-lhe conservar o seu império ultramarino, embora com algumas perdas significativas no Índico, face à pressão das outras nações europeias e ao surgimento de novos e poderosos adversários locais. Em simultâneo, o império português alargou desmesuradamente o seu território na América do Sul, onde se recentrou o centro nevrálgico do império, proporcionando novas fontes de rendimento para o reino.

Assim, através de uma investigação não apenas de novas fontes, mas, acima de tudo, com uma perspetiva centrada na Armada portuguesa, percebemos que, por exemplo, os esforços para a recuperação naval começaram logo no início do século XVIII, após um período inicial em que foi necessário recorrer a meios navais estrangeiros, ou mesmo a navios armados para a guerra de corso. Contudo, esse hiato de tempo que decorreu até 1700 foi fundamental para o surgimento de um conjunto de mestres construtores navais portugueses, que utilizaram as novas técnicas e métodos de construção naval trazidas pelos oficiais oriundos de vários países europeus. Sem essa ação, percebemos que dificilmente conseguíramos chegar ao segundo período áureo da construção naval portuguesa, que ocorreu na segunda metade do século XVIII e nos primeiros anos da centúria seguinte. Este período distinguiu-se, não apenas pelo número interessante, em termos europeus, de navios que navegavam sob pavilhão real português, mas, também, pelas características dos navios, que foram inclusivamente elogiados por elementos de outras marinhas, nomeadamente da marinha real britânica. Essas características, que respondiam

às necessidades específicas do reino permitem explicar as classificações “genéricas” dos navios portugueses – naus ou fragatas – e a sua não classificação por classes, como ocorria nas restantes marinhas europeias. Como vimos, o número de peças de artilharia que armavam os navios variava conforme a sua missão.

Terá sido essa utilização polivalente dos navios de guerra portugueses que permitiu, logo após o final da Guerra da Restauração, que a Armada portuguesa mantivesse no Atlântico meios navais a desempenhar funções defensivas ao longo da costa da Metrópole de forma quase permanente – as Armadas de Guarda Costa e de Guarda do Estreito. Estas forças navais, por vezes com um número diminuto de meios, foram fundamentais para tentar conter as ameaças originadas pelos navios corsários do Norte de África, mas também, de países europeus, cuja nacionalidade variou ao longo do período em análise. O que nos surpreendeu, e julgamos ser inédito, foi termos percebido que estas esquadras, em especial a partir dos finais do século XVIII, permaneciam em estação quase 365 dias por ano – embora alternando os meios navais em ação.

Do outro lado do Atlântico, para além das forças navais não permanentes que percorreram pontualmente as costas brasileiras em busca de navios corsários, importa realçar as diversas campanhas ofensivas realizadas com meios navais a Norte, na zona da Guiana, contra os franceses, e, a Sul, na zona do Rio da Prata, contra Espanha. Aqui, a eficácia dos efetivos navais portugueses é atestada pelo combate de 1777, muito pouco conhecido, em que um navio português de 32 peças, capturou o seu adversário, um navio espanhol de 74 peças. Para além destas missões, os navios da Armada escoltaram ainda, não apenas os comboios anuais, por vezes com mais de 100 navios cada, de e para as diversas cidades do Brasil, mas também os navios provenientes da Ásia, que muitas vezes incorporavam os comboios que largavam do Brasil para a Metrópole. Importa também relembrar os ataques ao Rio de Janeiro, realizados por corsários franceses realizados no início do século XVII, que ilustram bem o aumento da importância económica desta cidade.

Já no Índico, as ameaças eram múltiplas, pois para além das pressões exercidas pelos restantes países europeus, surgiram novos adversários locais, alguns dos quais ganharam especial vocação para atuar no mar, como foi o caso do reino de Omã. Como Portugal, em regra, não tinha capacidade para enviar meios adicionais para essas águas longínquas, os governantes do Estado da Índia estavam quase exclusivamente dependentes dos meios navais que os estaleiros locais conseguiam construir. Neste espaço mais afastado da Metrópole, o período em análise caracterizou-se por uma sucessão de inúmeras batalhas e recontros, enquanto diminuía a influência e a importância de Portugal nos mares da Ásia. A grande exceção foi o continuado sucesso no combate à pirataria no Sul da China, nos finais do século XVIII e inícios do seguinte.

A Marinha portuguesa realizou também diversas campanhas no Mediterrâneo, que são normalmente os únicos episódios abordados pela historiografia, nomeadamente a vitória contra os turcos, na célebre batalha de Matapão (1717). O fracasso do Rossilhão

(1798), por sua vez, quase que foi esquecido, face à brilhante atividade do Marquês de Nisa (1798-1800) com as forças navais britânicas, comandadas pelo famoso Almirante Horatio Nelson, a qual apenas faltou ser coroada por uma vitória naval.

Neste final do século XVIII apresentamos dois outros importantes acontecimentos, que têm tido diferentes avaliações por parte dos investigadores navais. O primeiro evento que analisámos foram as diversas expedições filosóficas realizadas na época à Amazónia, que raramente são estudadas em termos puramente navais ou marítimos. Efetivamente, estas expedições, importantíssimas para a Ciência, contaram com o apoio da Marinha portuguesa, que disponibilizou os meios navais utilizados. O segundo evento que ocorreu nesta época, e que tem sido objeto de múltiplos estudos, foi a evacuação da família real para o Brasil, em 1807. Aqui, à semelhança de outros episódios, a análise realizada centrou-se nos meios navais portugueses e nos acontecimentos que ocorreram.

Para além destes aspectos estudou-se igualmente o regresso do então monarca, D. João VI, a Lisboa, e um diversificado conjunto de ações e episódios que culminaram com a independência do Brasil em 1822, o qual ficou marcado também pelo início de um novo período de decadência da Armada portuguesa.

Assim, através de uma perspetiva que consideramos inovadora, procurámos demonstrar o papel relevante desempenhado pela Armada na defesa do reino e do império no período em análise. Esperamos, pois, ter sido capazes de trazer uma nova luz a uma época habitualmente pouco estudada da Marinha portuguesa.



## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Histórico de Goa, Macau, Livros nº 1298 e 1302.

Arquivo Histórico de Macau, Leal Senado. *Correspondência recebida (1783-1817)*.

Arquivo Histórico Ultramarino - *Reino*, Cxs. 32, 33, 48-A, 95, 125, 220, 297, 220 e 368.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues - *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*, manuscrito, Barcelos, 1787. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Cota: 21,1,24- MS-574 (3).

### FONTES IMPRESSAS E BIBLIOGRAFIA

AFONSO, Jorge - A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino. In DOMINGUES, Francisco Contente; MATOS, Jorge Semedo de (orgs.) - **A Guerra Marítima no Norte de África**. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2003, pp.187-227.

ALMEIDA, Luís Ferrand de - Um construtor naval francês em Portugal e Espanha (1718-1721). In **Revista Portuguesa de História (Tomo 6, vol. I)**. Coimbra: FLUC, 1955, pp. 149-167.

ALVES, Francisco J. S. - O Itinerário Arqueológico Subaquático do Océan. In **O Arqueólogo Português (IV-8/10)**. Lisboa, 1990-1992 [1997], pp.455-467.

AMARAL, Manuel- **Olivença. 1801**. Lisboa: Tribuna da História, 2004. ISBN 9789728799199.

ANDERSON, Roger Charles - The two Battles of Matapan, 1717 and 1718. In **The Mariner's Mirror (Vol. 31:1)**. London: Cambridge University Press, 1945. pp. 33-42.

- **Naval Wars in the Levant, 1559-1853**. Princeton: Princeton University Press, 1952. ISBN 9781578985388.

ANDRADE, José Ignácio de - **Memória dos feitos macaenses contra os piratas da China: e da entrada violenta dos Ingleses na cidade de Macau. (2ª ed.)**. Lisboa: Tipografia Lisbonense, 1855.

ARAÚJO, António José da Costa - Nova relação da viagem que fez o corsário de guerra *N.ª Sr.ª da Estrela*, para Cacheu, e derrota que seguiu ao porto de Bissau, capitulações de paz que alí fizemos com o Gentio e combate que depois tivemos. In PALMA-FERREIRA, João - **Naufrágios, Viagens, Fantasias e Batalhas**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1980, pp.89-102.

Arquivos de Macau, **1ª série, vol. II, nº 3**. Macau: Imprensa Nacional, 1930.

Arquivos de Macau, **2ª série, vol. IV, nº 5**. Macau: Imprensa Nacional, 1965.

Arquivos de Macau, **3ª série, vols. IV e XVII**. Macau: Imprensa Nacional, 1965-1972.

ATAÍDE, Tristão da Cunha (1º Conde de Povolide) - **Portugal, Lisboa e a corte nos reinados de D. Pedro II e D. João V: Memórias históricas de Tristão da Cunha de Ataide 1º Conde de Povolide**. Lisboa: Chaves Ferreira Publicações S.A., 1990.

AXELSON, E. - **Portuguese in South-East África (1600-1700)**. Johannesburg: Witwatersrand University Press, 1960.

BALBI, Adrien - **Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres états de l'Europe, et suivi d'un coup d'œil sur l'État actuel des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts parmi les portugais des deux hémisphères**. (T. Second) Paris : Chez Rey et Gravier, Libraires, 1822.

BARBOSA, Inácio de Vilhena - Bateis, Galés, Bergantins, Galeotas e outras embarcações de gala dos nossos reis. In **Archivo Pittoresco (VOL.X)**. Lisboa, 1867, pp. 65-67, 75-76, 81-83.

BIKER, Júlio Firmino Júdice - **Colecção de tratados de pazes que o Estado da Índia Portugueza fez com os Reis e senhores com quem teve relações nas partes da Ásia e da África oriental desde o princípio da conquista até ao final do século XVIII** (Tomo IX). Lisboa: Imprensa Nacional, 1886.

BLACKMORE, David - **Warfare in the Mediterranean in the Age of Sail: A History, 1571-1866**. Jefferson: NC, McFarland & Company, Inc. Publishers, 2011. ISBN 9780786447992.

BODELÓN, Óscar Rico - **La Ocupación Española de Santa Catarina (1777-1778). Una Isla Brasileña para Carlos III**. Salamanca, 2013. Tesis Doctoral, Salamanca, Universidad de Salamanca, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea.

BORGES, João Vieira - **Conquista de Madrid. 1706**. Lisboa: Tribuna da História, 2003. ISBN 9789728799083.

BORTOLETTO, Juliana Gines - **Os Desenhos Botânicos da Viagem Filosófica ao Brasil. Uma Rede Política, Científica e Criativa**. Coimbra, 2018. Tese de Doutoramento em História da Arte, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

BOUDRIOT, Jean - **Le vaisseau de 74 canons (4 vols)**. Grenoble : Éditions des Quatre Seigneurs, 1977. ISBN 9782903178161.

\_\_\_\_\_ - **Historique de la Corvette (1650-1850) et Monographie de la Créoule 1827**. Paris : Edit. Para J. Boudriot, 1990. ISBN 9782903178239.

BOXER, C.R. - **O Império Marítimo Português 1415-1825**. Lisboa: Edições 70, 1992. ISBN 9789724416021.

\_\_\_\_\_ - From Cape Town to Trondheim – The Adventures and Misadventures of a Dutch Naval Officer, 1791-1797. In **The Mariner's Mirror (Vol. 69, Issue 2)**. New York, 1983, pp.158-159.

\_\_\_\_\_ ; AZEVEDO, Carlos de - **A fortaleza de Jesus e os Portugueses em Mombaça**. Lisboa: Centro de Estudos Ultramarinos, 1960.

BRAGA, Isabel M. R. Mendes Drumond - D. Maria Francisca Isabel de Sabóia (1646-1683), rainha de Portugal. In LOPES, Maria Antónia; RAVIOLA, Blythe Alic - **Portugal e o Piemonte: a casa real portuguesa e os sabóias: nove séculos de relações dinásticas e destinos políticos (XII-XX) (2ª ed.)**. Coimbra: Imprensa Universidade de Coimbra, 2013. ISBN 9789892606033, pp.167-210.

BRANCO, António do Couto de Castello - **Memorias militares, pertencentes ao serviço da guerra assim terrestre como marítima, em que se contém as obrigações dos officiaes de infantaria, cavallaria, artilharia e engenheiros; insignias que lhe tocam trazer; a fórmula de compôr e conservar o campo; o modo de expugnar e defender as praças, etc.** Amesterdão: Miguel Dias, 1719.

\_\_\_\_\_ - António do Couto de Castello - Das Batalha; Navaes com as formas e incidentes que cauzaram, e explicasam dos nomes da marinhege, e construicam dos navios. In **Memorias militares**. Amesterdão: Miguel Dias, 1719

BROWNE, J.; Wilkinson, George (Ed.) - A brief narrative of my captivity and treatment amongst the “Ladrones”. In **Sketches of Chinese Customs and Manners in 1811-12 taken during a voyage to the Cape, with some account of the Ladrones**, 1814.

**Bulletin des études portugaises (Volumes 26-29)**. Institut Français au Portugal. Lisonne: Institut Français de Lisonne, 1965, pp. 259-267.

BUSCHIAZZO, Marcelo Díaz - Ataque de la flota combinada anglo portuguesa a la Colonia del Sacramento. El hundimiento del navío Lord Clive, 1763. In REITANO, Emir; POSSAMAI, Paulo (Coord.) - **Hombres, Poder y Conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis**. La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación/Universidad Nacional de La Plata, 2015. ISBN 9789503412350.

CABRITA, Luís Filipe Xavier - **Os cativos em Argel da Marinha Real Portuguesa (1799-1812)**. Lisboa, 2013. Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências Humanas, da Universidade Católica Portuguesa para obtenção do grau de mestre em Estudos Orientais com Especialização em Estudos Islâmicos.

CANDIANI, Guido - Vele, remi e cannoni. In **Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo. Secc. XVI-XIX**. Milano: FrancoAngeli, 2010. ISBN 9788856823110, pp.116-162.

CARREIRA, Ernestine - Os últimos anos da Carreira da Índia. In MATOS, Artur Teodoro de Matos; THOMAZ, Luis Filipe - **A Carreira da Índia as Rotas dos estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-portuguesa (Junho, 1996)**. Angra do Heroísmo: [s.ed.], 1998, pp.809-834.

\_\_\_\_\_ - **Globalising Goa (1660-1820)**. Goa: Ed. Goa 1556, 2014. ISBN 9789380739601.

\_\_\_\_\_ - Arsenais e construção naval no Índico português (Séculos XVII a XIX). In **Memórias 2017 (vol. XLVII)**. Lisboa: Academia de Marinha, 2018, ISBN 9789727811380, pp.351-382.

\_\_\_\_\_ - **From Decline to Prosperity: Shipbuilding in Daman 18th-19th Centuries**. In VARADARAJAN, Lotika (ed.) - **Indo-Portuguese Encounters. Journeys in Science, Technology and Culture (two vols.)**. Goa-Lisbon: Indian National Science Academy-CHAM, 2006. ISBN 9788173053030, pp.593-629.

CASTRO, Filipe Vieira de - Navios de Vela. In DOMINGUES, Francisco Contente (Coord.) - **Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668**. Lisboa: Academia de Marinha, 2012. ISBN 9789727811144, pp.47-70.

CAYUELA FERNÁNDEZ, José; POZUELO REINA, Ángel – **Trafalgar**. Barcelona: Editorial Ariel, Lda., 2004. ISBN 9788467217049.

CHIRINO, D. Inofre [Pedro de Sousa Castelo Branco] - **Rellacao do sucesso que teve a Armada de Veneza onida com as esquadras auxiliares de Portugal e outros principes catholicos na costa da Morea contra o poder othomano offerecida ao Illustrissimo Senhor D. Felipe Tana Marques de Entreives. Comandante por S.M. na Cidade de Messina, e seu repartimento.** Messina: Na Officina de D. Vittorino Maffei, 1717.

**Colecção de tratados de pazes que o Estado da Índia Portugueza fez com os Reis e senhores com quem teve relações nas partes da Ásia e da África oriental desde o princípio da conquista até ao final do século XVIII (Tomo IX).** Lisboa: Imprensa Nacional, 1886.

**Collected memorials of Na-Yen-Ch'eng (The), (1834).** Taipé, 1968.

**Consultations and transactions of the Select Committee of Resident Supercargoes appointed by the Honourable Court of Directors of the United East India Company to manage their affairs in China together with the letters written and occurrences.** In *China Factory Records G/12/100-G/12/174*. London: India Office Library, March 1791 to January 1811.

**COSTA, António Rodrigues da - Embaixada que fes o Excellentissimo Senhor Conde de Villar-Maior (hoje Marques de Alegrete) ao Serenissimo Principe Philippe Guilhelmo Conde Palatino do Rhim. Conduçam da Rainha Nossa Senhora a estes Reinos, festas, & aplausos, com que foi celebrada sua felix vinda, & as augustas vodas de Suas Majestades.** Lisboa: na officina de Miguel Manescal, 1694.

**COSTA, João Paulo Oliveira e [et al] - História da expansão e do Império Português.** Lisboa: Esfera dos Livros, 2014. ISBN 9789896266271.

**CRUZ, Miguel Dantas da - A neutralidade portuguesa na Europa da Revolução (1792-1807).** Lisboa: Tribuna da História, 2011. ISBN 9789898219343.

**DISNEY, A.R. - A decadência do império da Pimenta: Comércio Português na Índia no início do séc. XVII.** Lisboa: Edições 70, 1981.

**DOMINGUES, Francisco Contente; MATOS, Jorge Semedo de (orgs.) - A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX).** Lisboa: Academia de Marinha, 2003. ISBN 9728004613.

**DONATO, Hernâni, Dicionário das Batalhas Brisileiras, 2<sup>a</sup> ed..** S. Paulo: IBRASA, 1996.

**DULL, Jonathan R. - The Age of the Ship of the Line: The British and French Navies, 1650-1815.** Nebraska: University of Nebraska Press, 2009. ISBN 9780803235182.

**DUMOURIEZ, Charles - O reino de Portugal em 1766.** Lisboa: Edições Caleidoscópio, 2007. ISBN 9789898010872.

**ESPARTEIRO, António Marques - Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910).** Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976.

---

**- Três séculos no mar. Naus e Navetas (Parte II, Vol. I).** Lisboa: Ministério da Marinha, 1975.

---

**- Três séculos no mar. Naus e navetas (Parte II, Vol. V).** Lisboa: Ministério da Marinha, 1977.

---

**- Três séculos no mar. Fragatas (Parte III, Vol. I).** Lisboa: Ministério da Marinha, 1978.

\_\_\_\_\_ - **Três séculos no mar. Fragatas (Parte III, Vol. II).** Lisboa: Ministério da Marinha, 1980.

\_\_\_\_\_ - **Três séculos no mar. Fragatas (Parte III, Vol. III).** Lisboa: Ministério da Marinha, 1979.

\_\_\_\_\_ - **O Almirante Marquês de Nisa.** Lisboa: Ed. Culturais da Marinha, 1987.

\_\_\_\_\_ - Transmigração da Família Real para o Brasil – A Viagem. In **História Naval Brasileira (Vol.2, Tomo II).** Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1979, pp.325-351.

\_\_\_\_\_ - Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía (1822-1823). In **separata do Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa**, Out.-Dez.1961.

\_\_\_\_\_ - Decadência e ressurgimento da Marinha - In **Anais do Clube Militar Naval (vol.70)**, 1940, pp.387-409.

\_\_\_\_\_ - **Portugal no Mar (1608-1923).** Lisboa: (s.ed.), 1954. ISBN

FERNÁNDEZ, Juan Marchena - Del Tajo al Amazonas y al Plata. Las repercusiones atlánticas de las guerras entre las coronas española y portuguesa en la Edad Moderna. In REITANO, Emir; POSSAMAI, Paulo (Coord.) - **Hombres, Poder y Conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis.** La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación/ Universidad Nacional de La Plata, 2015. ISBN 9789503412350

FERREIRA, Sérgio - O corso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial portuense. In **Revista História da Faculdade de Letras (III Série, Vol. 6).** Porto, 2005, pp.237-268.

FONSECA, Henrique Alexandre da - A Marinha no reinado de D. João V. In **Memórias (vol. XXVIII).** Lisboa: Academia de Marinha, 1998.

\_\_\_\_\_ - Esquadras de Guarda Costa. In **Crónicas de Marinha.** Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1999, pp.15-20.

\_\_\_\_\_ - D. João da Bemposta, capitão-general da Armada. In **Crónicas de Marinha.** Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1999, pp.79-82.

\_\_\_\_\_ - O Arsenal da Ribeira do Ouro. In **Memórias (vol. XVI).** Lisboa: Academia de Marinha, 1987.

\_\_\_\_\_ - Os Esqueiveis, notáveis oficiais da Armada. In **Crónicas de Marinha.** Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1999, pp.113-119.

\_\_\_\_\_ - A batalha naval de Lagos e a neutralidade portuguesa na Guerra dos Sete Anos. In **Crónicas de Marinha.** Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1999, pp.83-89.

\_\_\_\_\_ - A Batalha do Cabo de Matapão (1717). In **A Marinha no reinado de D. João V.** Lisboa: Academia de Marinha, 1998.

FONSECA, Quirino da - **Os portugueses no mar** (Vol. I). Lisboa: Ed. autor, 1926.

FRAGA, Tiago Conde - A tipologia da fragata portuguesa no século XVII: Interrogações e propostas. In **Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil, vol. 9, nº17**, pp.97-108.

GARDÉRE, M. L.; DUARTE, M. C.; MORAES, P. L. R.; MULLER, S. & ROMEIRAS, M. M. - L'expédition scientifique de João da Silva Feijó aux îles du Cap Vert (1783-1796) et les tribulations de son herbier/The scientific expedition of João da Silva Feijó to the Cabo Verde Islands (1783-1796) and the tribulations of his herbarium. In **Adansonia (Série 3, 41 (12))**, 2019.

**Gazeta de Lisboa** (Hemeroteca Digital)

**Gazetta de Lisboa Occidental**, nº 17. Lisboa: Na Offic. de António Correa Lemos, 1736.

**Gazette Turin**

GLASSPOOLE, Richard - A brief narrative of my captivity and treatment amongst the "Ladrones". In **Sketches of Chinese Customs and Manners in 1811-12 taken during a voyage to the Cape, with some account of the Ladrones**, George Wilkinson (Ed.), J. Browne, 1814.

GODOY, José Eduardo P. de - **Naus no Brasil Colônia**. Brasília: Senado Federal, 2007.

GOLIM, Tau - **A Fronteira. 1763-1778. História da brava gente e miseráveis tropas de mar e terra que conquistaram o Brasil Meridional**, Vol. 3. Livraria e Editora Méritos, 2015. ISBN 9788582000236.

GOMES, Luís Gonzaga - **Páginas de História de Macau**. Macau: Notícias de Macau, 1966.

GRAHAM-YOOLL, Andrew - **Imperial Skirmishes: War and Gunboat Diplomacy in Latin America**. Oxford: Signal Books, 2002. ISBN 9781566564489.

GUEDES, Max Justo - Segurança da navegação nos séculos XVI-XVIII: Navios artilhados, frotas e comboios. In **História Naval Brasileira (Vol.2, Tomo II)**. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1979, pp.56-131.

GUILMARTIN, JR., John F.- Os Canhões do Santíssimo Sacramento. In **Revista Navigator (nº 17)**, Dez 1981; BARKER, Richard - Bronze Cannon Founders: Comments upon Guilmartin 1974. In **International Journal of Nautical Archaeology (nº 12)**, 1983, pp.67-74.

HERMAN, Arthur - **To Rule the Waves: How the British Navy Shaped the Modern World**. New York: Harper Collins, 2004. ISBN 9780060534257.

India Office Library, London. *China Factory Records G/12/100-G/12/174*, March 1791 to January 1811.

JESUS, C. A. Montalto de - **Macau Histórico**. Macau: Livros do Oriente, 1990.

JÚNIOR, Abílio Cruz - **O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII**. Lisboa: Edições Culturais de Marinha, 2002.

KIRKMAN, J. - The Muzungulos of Mombasa. In **International Journal of African Historical Studies (16.1:73-82)** 1983, pp.77-80.

LABOURDETTE, Jean-François - **Histoire du Portugal**. Paris : Fayard, 2000. ISBN 9782213605906.

LAPA, José Roberto do Amaral - **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Universidade de S. Paulo, 1966.

---

- Memória sobre a Nau Nossa Senhora da Caridade. In **Estudos Históricos (nº2)**. São Paulo, 1963, pp.31-86.

LAVERY, Brian - **The Ship of the Line - Volume 1: The development of the battlefleet 1650-1850**. London: Conway Maritime Press, 2003. ISBN 9780851772523.

LEITÃO, Humberto - **Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual**, 3<sup>a</sup> ed., Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990.

LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; GOYCOCHÊA, Luís Albuquerque de - A conquista de Caiena. In **História Naval Brasileira (Vol.2, Tomo II)** Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1979, pp.369-422.

LIESEGANG, Gerhard (ed.) - **Resposta das questoens sobre os cafres**. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar, 1966.

LIGHT, Kenneth [et al] - **A transferência da Capital e Corte para o Brasil**. Lisboa: Tribuna da História, 2007. ISBN 9789728799748.

— - Britain and the Portuguese Navy, 1760-1810. In **The British Historical Society of Portugal**. Lisbon, 1996, pp.34-58.

LOBATO, Manuel - A guerra dos Maratas. In BARATA, Manuel Themudo; TEIXEIRA, Nuno Severiano (Coord.) - **Nova História Militar de Portugal (vol.2)**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2004. ISBN 9789896268312, pp.317-329.

LOPES, António [et al] - As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime. In **Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades**. Lisboa: CHAM, 2005.

MADAHIL, António Gomes da Rocha - Um desconhecido tratado de arte naval portuguesa do século XVII. In **Arquivo Histórico da Marinha (vol. II, nº4)**. Lisboa, 1935. pp. 277-293.

**Manuscritos do Fonds Portugais da Biblioteca Nacional de França**. Lisboa: CNCDP, 2001.

MARLEY, David F. - **Wars of the Americas. A Chronology of Armed Conflict in the Western Hemisphere**. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2008. ISBN 9781598841008.

MARQUES, João Pedro - **The Sounds of Silence. Nineteenth-Century Portugal and the Abolition of the Slave Trade**. Oxford and New York: Berghahn Books, 2006. ISBN 9781571814470.

MATOS, Jorge Semedo de - **Corso e Poder Naval nas relações entre Portugal e o Norte de África no século XVIII**. Lisboa: Academia de Marinha, 2005.

MAURO, F. - **Portugal Brasil e o Atlântico:1570-1670 (Vol. 2)**. Lisboa: Editorial Estampa, 1988.

MCLAUGHLAN, Ian - **The Sloop of War: 1650-1763**. Yorkshire: Seaforth Publishing, 2014. ISBN 9781848321878.

MELLO, Christiane Figueiredo Pagano - **Forças militares no Brasil Colonial: corpos de auxiliares e de ordenanças na Segunda Metade do Século XVIII** - Rio de Janeiro, e-papers Serviços Editoriais, 2009. ISBN 9788576502050.

**Memória dos feitos macaenses contra os piratas da China: e da entrada violenta dos Ingleses na cidade de Macau**, (2<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Tipografia Lisbonense, 1855.

**Memória sobre a expedição do Governo de Macau em 1809 e 1810 em socorro do Império da China contra os insurgentes piratas chinezes principiada e concluída em seis meses pelo Governador e capitão daquela cidade Lucas José de Alvarenga, autenticada com documentos justificativos.** Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Nacional, 1828.

MENDES, Jeferson dos Santos - **Capitulações Portuguesas na América Meridional, 1762-1777: Histórias, Julgamentos e Punições das Autoridades Coloniais.** Tese de Doutoramento em História, especialidade de História e Cultura do Brasil, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2019.

MENEZES, Sezinando Luiz; COSTA, Célio Juvenal da - Considerações em torno da origem de uma verdade historiográfica: o Tratado de Methuen (1703), a destruição da produção manufatureira em Portugal, e o ouro do Brasil. In **Maringá**, v.34, n.2, pp.199-209, July-Dec., 2012.

**Mercure Gallant.** Paris : Au Palais, Decembre 1682.

MIRABAL, Alejandro - The wreck of the N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. Madre de Deus (1802) Mongicual, Mozambique, 2008. In **Survey Report**, [s.l.]. [s.d.]. acedido em 15 de Março de 2021.

MONTEIRO Armando Saturnino - **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (1669-1807), vol. VII.** Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1996. ISBN 9789899683686.

\_\_\_\_\_ - **Portuguese Sea battles (1669-1808), vol. VII.** Lisboa: M.R. Artes Gráficas Lda, 2012.

\_\_\_\_\_ - **Portuguese Sea battles (1808-1975), vol. VIII.** Lisboa: M.R. Artes Gráficas Lda, 2013.

MURRAY, Dian H. - **Pirates of South-China Coast. 1790-1810.** California: Stanford University Press, 1987.

NEUMANN, Karl Friedrich (trad.) - **History of the Pirates who infested the China Sea from 1807 to 1810.** London: Lincoln's – Inn Fields, 1831.

\_\_\_\_\_ - **History of the Pirates who infested the China Sea from 1807 to 1810 (book second).** London: Lincoln's – Inn Fields, 1831.

**Notícias históricas de Portugal e Brasil (1750-1800).** Coimbra: Coimbra Editora Lda, 1964.

OBERACKER JÚNIOR, Carlos H - João Henrique Böhm, o fundador do exército brasileiro. In **Revista de História**. São Paulo, 1959.

OLIVEIRA, J. da Mata - **Alguns Manuscritos sobre a Batalha do Cabo Matapan.** Vila Nova de Famalicão: Publicações da Comissão de História Militar, 1950.

OTTIERI, Francesco Maria, - **Istoria delle guerre avvenute in Europa e particolarmente in Italia per la successione alla monarchia delle Spagne dall' anno 1696 all' anno 1725...** (Tomo IV). Roma, 1757.

OZANNE, Nicolas Marie - **Marine militaire ou Recueil des differens vaisseaux qui servent à la guerre.** Paris : Chereau, 1762.

PATACA, Ermelinda M. - **Arte, Ciência e Técnica na Viagem Philosophica de Alexandre Rodrigues Ferreira: a confecção e utilização de imagens histórico-geográficas na Capitania do Grão-Pará, entre Setembro de 1783 a Outubro de 1784.** Dissertação de mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, 2001.

**Patrimônio Arqueológico Subaquático na Marinha do Brasil: objetos oriundos de sítios naufrágio na costa brasileira.** Rio de Janeiro, EMC Editora, 2015

PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; SANTOS, Rosangela Maria Ferreira dos - **João da Silva Feijó. Um homem de ciência no Antigo Regime português.** Curitiba: Editora UFPR (Coleção Ciência e Império, v.1). 2012. ISBN 9788573353013.

\_\_\_\_\_ - Magnus Roberto de Mello - Um Jovem Naturalista num ninho de cobras. A Trajetória de João da Silva Feijó em Cabo Verde em finais do Século XVIII. In **História: Questões & Debates.** Curitiba: Editora UFPR, n.36, 2000, pp.28-60.

PEREIRA, José Rodrigues - **A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão, vols. I (1793-1807 – A Armada e a Europa) e II (1807-1823 – A Armada e o Brasil).** Lisboa: Tribuna da História, 2005. ISBN 9728799349.

\_\_\_\_\_ - **Grandes Batalhas Navais Portuguesas. Os combates que marcaram a História de Portugal.** Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009. ISBN 9789896264543.

PEDROSA, Fernando Gomes - La législation Portugaise au sujet des corsaires (1780-1830). In **Poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar. XXXI Congreso Internacional de Historia Militar.** Madrid: Ministerio de Defensa, 2005, pp.293-300.

PINTO, Celsa - Twilight of the Carreira da Índia. In MATOS, Artur Teodoro de; THOMAZ, Luis Filipe - **A Carreira da Índia as Rotas dos estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-portuguesa** (Junho, 1996). Angra do Heroísmo: [s.ed.], 1998, pp.835-857.

PRESTAGE, Edgar; FONSECA, Quirino da - **Memória sobre a Marinha Portuguesa no Reinado de Pedro II.** Lisboa: Arquivo Histórico da Marinha, 1936, pp. 267-275.

PUNTONI, Pedro - Lutas ao Sul do Brasil (1680-1777) - In BARATA, Manuel Themudo; TEIXEIRA, Nuno Severiano (Coord.) - **Nova História Militar de Portugal (2 vols.).** Lisboa: Círculo de Leitores, 2004, pp.307-316.

RAMOS, César Augusto Ornellas - **Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitaina do Rio de Janeiro (1618-1762).** Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, como requisito parcial para a obtenção do grau de doutor, Rio de Janeiro, 2019.

RAU, Virgínia - **Achegas para o estudo da construção naval durante os séculos XVII e XVIII na Ribeira do Ouro – Porto.** Lisboa: Grupo de Estudos de História Marítima, 1971.

RAU Virgínia; SILVA, Maria Fernanda Gomes da - **Os manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil (2 vols.).** Coimbra: Universidade de Coimbra, 1958.

RIBEIRO, António Silva - **Organização Superior de Defesa Nacional.** Lisboa: Prefácio, 2004. ISBN 9789728816445.

ROBINSON, Charles Napier - **The British Fleet: The Growth, Achievements and Duties of the Navy of the Empire.** London: George Bell & Sons, 1894.

RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar - A acção “concertada” das autoridades de Macau, China e Goa na luta contra os “piratas” dos mares do sul da China em finais do século XVIII, princípios do século XIX. In ALVES, Jorge dos Santos (Org. e coord.); SALDANHA, António Vasconcelos - **Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês. Séculos XVI-XIX.** Macau: Instituto Português do Oriente, 1995, pp. 235-277.

\_\_\_\_\_ - A reorganização dos sistemas defensivos do território Goês no século XVIII: as «Novas conquistas». In **Boletim da CPHM, nº3/2017**, pp.49-64.

ROSÁRIO, Fernando de Morais do (introd., trad. e notas) - **Ao serviço secreto da França na Corte de D. João V**. Biblioteca Nacional. Lisboa: Lisóptima Edições, 1994.

SALDANHA, Nuno - AUREA NAVIS. Imagem e Poder - As embarcações de gala reais e os cortejos aquáticos no Barroco (1619-1687). In **Atas do V Congreso Internacional de Barroco Iberoamericano**. Granada: Departamento de Historia del Arte/Facultad de Filosofía y Letras, 2021, pp.1123-1132.

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

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

\_\_\_\_\_ - Joaquim Vicente Foro. Mestre construtor (act. 1761-1796) - As Canoas Cobertas e a corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil). In **Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. V. 15, nº 30**. Rio de Janeiro, 2019, pp.26-45.

\_\_\_\_\_ - A nau “Nossa Senhora de Belém e S. José” (1766-1805) de Luís Isidoro de Gouveia, e a génese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil). In **Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. V. 14, nº 28**. Rio de Janeiro, 2018, pp.13-27.

\_\_\_\_\_ - Do Tejo para o Amazonas. As chalupas de guerra de Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775). In **Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil, V.14, nº. 27**. Rio de Janeiro, 2018, pp.113-120.

\_\_\_\_\_ - Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), Primeiro Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I. In **Anais de História de Além-Mar, vol. XVII**. Lisboa: CHAM/UNL, 2016, pp.455-486.

SALGADO, Augusto - **Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)**. Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2009.

\_\_\_\_\_ - O naufrágio da Nª. Srª. do Monte Carmo (1774). In **Revista de Marinha, nº 941, Dez2007/Jan2008**, pp.27-28.

\_\_\_\_\_ - Teoria portuguesa de arquitectura naval. In PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.) - **História da Marinha Portuguesa, Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823**. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, ISBN 9789727811120, pp.163-184.

\_\_\_\_\_ - Arsenais e Estaleiros. In PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.) - **História da Marinha Portuguesa, Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823**. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, ISBN 9789727811120, pp.185-204.

\_\_\_\_\_ - A Armada de D. António de Ataíde. In **Actas da XVIII Reunião Internacional de História da Náutica, Ships and Shipbuilding**. Ponta Delgada, 2019, pp.275-286.

SANTARÉM, Visconde de (Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e Carvalhosa) - **Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal: com as diversas potencias do mundo, desde o principio da monarchia portugueza até aos nossos dias, T. IV, P2.** Paris: J. P. Aillaud, 1844.

SANTOS, N. Valdez dos (notas introd. e transcrição); PEREIRA, J. M. Malhão (Coord.) [et al.] - **Dieta Náutica e Militar: um manuscrito inédito do século XVIII regulamentando a vida a bordo.** Lisboa: Academia da Marinha, 2018. ISBN 9789727811410.

\_\_\_\_\_ - **Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa (1667-1706), vol. II.** Lisboa: Academia de Marinha, 2003.

SARAIVA, Cardeal - Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839. In **Obras Completas do Cardeal Saraiva (D. Francisco de S. Luís) Patriarcha de Lisboa, Tomo VI.** Lisboa: Imprensa Nacional, 1876.

SCHWARCZ, Lilia Moritz - **A longa viagem da biblioteca dos reis (2<sup>a</sup> ed.)** São Paulo: Companhia das Letras, 2002. ISBN 9788535902884.

SERRÃO, J.V. - O quadro económico: Configurações estruturais e tendências de evolução. In MATOSO, J. (Ed.) - **Historia de Portugal: O Antigo Regime. Vol. 4.** Lisboa: Estampa 1993. ISBN 9789723313116.

SILVA, G. Conceição - **O Diário Nautico do Iate “Saudades”. Uma descrição de Portugal na Segunda metade do Séc. XVII.** Lisboa : Academia de Marinha, 1998.

SILVA, Jorge Moreira - O Almirante Marquês de Nisa: o Homem e o seu tempo. In **Memórias, vol. XXXV.** Lisboa: Academia de Marinha, 2012. ISBN: 9789727811236.

\_\_\_\_\_ - A esquadra do Mediterrâneo (1798-1800). In **Boletim da Comissão Portuguesa de História Militar, nº 6**, 2020, pp.114-133.

\_\_\_\_\_ - **A Marinha de Guerra Portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851),** Dissertação de Mestrado em História Marítima da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009.

SIMON, W. J. - **Scientific Expeditions in the Portuguese Overseas Territories (1783-1808).** Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 1983.

SOARES, Joaquim Pedro Celestino - **Quadros Navais, 3 vols.** Lisboa: Imprensa Nacional, 1861/2/3.

SORIANO, Simão José da Luz - **História do Reinado de El-rei D. José e da Administração do Marquês de Pombal, T.1.** Lisboa: Typografia Universal, 1867.

SOUZA, A. Caetano de - **Historia genealogica da Casa Real Portugueza: desde a sua origem até o presente, com as familias illustres, que procedem dos Reys, e dos Serenissimos Duques de Bragança: justificada com instrumentos, e escritores de inviolavel fé** (Tomo VIII). Lisboa: regia officina Sylviana e da Academia Real, 1741.

SOUTHEY, Robert - **History of Brazil** (Part third). London: printed for Longman; Hurst, Rees and Orme, 1819.

SOUZA, José António Soares de - Ocupação da Banda Oriental. In **História Naval Brasileira, vol.2, Tomo II**. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1979, pp.451-579.

STURGIS, Robert S. - **The Chinese Repository, vol. III**. Canton: April 1834 –May 1835.

SUBRAHMANYAM, S. - **O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma História Política e Económica**. Linda-a-Velha: Difel 82, 1993.

TEIXEIRA, Nuno Severiano (Coord.) - **História Militar de Portugal**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2017. ISBN 9789896268312.

TEIXEIRA, Manuel - **Macau no século XVIII**. Macau: Imprensa Nacional, 1984.

TELO, António José - A Península nas guerras globais de 1792-1815. In **Actas do congresso Guerra Peninsular. Novas interpretações**. Lisboa: Tribuna da História, 2005, pp.297-328.

\_\_\_\_\_ - A transferência da capital e da Corte para o Brasil (1807-1808). In LIGHT, Kenneth [et al] - **A transferência da capital e da corte para o Brasil, 1807-1808**. Lisboa: Tribuna da História, 2007, ISBN 9789728799748, pp.301-314.

TOUCHES, P. G. Gicquel des - **Tables Comparatives des Principales Dimensions des Batimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs**. Paris: Librairie pour la Marine, 1817.

UNGER, Richard W. - Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVIIe et XVIIIe siècles. In in ACERRA, M. ; MERINO, J. ; MEYER, J. - **Les marines de guerre européennes XVIIe-XVIIIe siècles**. Paris : Presses de l'Université de Paris Sorbonne, 1998, pp.29-46.

WINFIELD, Rif - **British Warships of the Age of Sail: 1714-1792 – Design, Construction, Careers and Fates**. Barnsley: Seaforth Publishing, 2007. ISBN 9781844157006.

# ÍNDICE ANALÍTICO\*

## A

Açores, 89, 90, 98, 114, 147, 148, 149, 151, 156, 159, 160, 165, 169, 173, 174, 175, 177, 178, 179, 180, 185, 188, 189, 190, 216, 217  
Amazonas, 16, 85, 87, 113, 122, 124, 249, 261  
Angola, 14, 27, 29, 36, 37, 38, 42, 98, 109, 159, 161, 248  
Angriá, 34, 35, 102, 225  
Argel, 20, 25, 90, 91, 94, 106, 107, 108, 112, 127, 131, 136, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 170, 171, 172, 173, 180, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 194, 203, 204, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 220  
Armadas (Navios ou Esquadras) Guarda Costa (Correr a costa), 79, 82, 87, 88, 89, 90, 96, 100, 101, 102, 105, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 167, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 178, 179, 181, 213, 215, 240, 245, 252, 253, 261

## B

Baía (ver São Salvador da),  
Baía de Todos os Santos (ver São Salvador da)  
Benguela, 37  
Bergantim, 25, 53, 54, 69, 78, 79, 85, 87, 92, 93, 100, 123, 127, 129, 131, 132, 142, 143, 157, 159, 160, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 186, 187,

188, 189, 206, 212, 213, 216, 219, 264, 267, 268, 269  
*Lebre*, 25, 172, 173, 178, 183, 267  
*Lebre Pequeno*, 179, 180, 188  
*Lebre Grande*, 188  
*Voador*, 92, 173, 179, 184, 213, 267  
*Serpente do Mar*, 92, 178, 213,  
*Falcão*, 92, 93, 173, 176, 216  
*N.º Sr.º do Bom Sucesso*, 129  
*N.º Sr.º da Conceição Soveral*, 173  
*Audaz*, 143  
*Prontidão*, 143  
*Galgo*, 173  
*Gaivota do Mar*, 174, 187, 188, 269  
*Diligente*, 174, 176, 184  
*Minerva*, 181  
*Espadarte*, 181  
*Real João*, 181, 184  
*Voluntário*, 187  
*Viajante*, 188  
*Trocador*, 189  
*Balão*, 219  
*Gavião*, 264  
*Vingança*, 267  
*Condensa de Resende*, 267  
Brasil, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 55, 57, 59, 65, 67, 69, 71, 73, 82, 83, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 108, 109, 110, 111, 113, 114, 116, 124, 125, 127, 131, 135, 138, 139, 140, 141,

\* Foi utilizado o tipo *italico* nos nomes de navios, hidroaviões, motores, operações militares, jornais, revistas, livros e expressões em línguas estrangeiras.

142, 143, 144, 145, 147, 150, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 164, 165, 167, 168, 170, 174, 175, 178, 179, 180, 182, 184, 186, 189, 202, 215, 216, 221, 223, 226, 229, 247, 248, 249, 264, 265, 267, 268, 269, 270, 272, 273, 274, 275, 276, 278, 279  
Buenos Aires, 28, 116, 117, 120, 121, 122, 123, 125, 126, 184, 188, 189, 190

## C

Cabo da Roca, 147, 152, 160, 167, 175  
Cabo Espichel, 152, 156, 169, 177  
Cabo S. Vicente, 79, 148, 155, 159, 168, 174, 176, 177, 178, 181, 185, 198, 199, Cabo Verde, 29, 36, 37, 98, 114, 159, 160, 173, 186, 189, 248, 270, 271, 272, 273, 274, 275  
Canárias, 164, 166, 270, 272, 274  
Canal da Mancha, 21, 43, 44, 92, 157, 213, 215  
Capitania  
Grão-Pará, 247  
Rio Negro, Matto Grosso, 247  
Cuiaba, 247  
Moçambique, 35, Carlos II (Monarca Espanhol), 15, 113  
Carlos III (Monarca Espanhol), 124, 131, 135, 204, 209, 211  
Carlos IV (Monarca Espanhol), 140  
Carreira da Índia, 31, 43, 48, 55, 96, 98, 102, 104, 105, 111, 174  
Chalupa, 53, 69, 78, 79, 81, 82, 83, 85, 87, 88, 119, 121, 129, 146, 168, 231, 253, 261, 262, 263, 270  
Charrua, 46, 56, 65, 73, 78, 91, 141, 143, 148, 174, 190, 198, 214, 267, 268, 269, 274, 276  
Chaul, 32, 227  
China, 12, 230, 231, 233, 237, 238, 240, 246, 278

Colónia Sacramento, 15, 16, 19, 27, 28, 29, 31, 101, 113, 116, 117, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 131, 133, 135, 140, 142, 190, Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, 37, 97  
Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 37, 97  
Companhia do Comércio do Brasil (Junta Geral do Comércio), 49, 59, 97  
Companhia Geral do Comércio do Brasil, 82, 96, 109  
Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, 166  
Companhia Geral do Comércio das Índias Orientais, 103  
Companhia das Índias Orientais Holandesas (VOC), 32, 34, 222  
Companhia da Índia Francesa, 33  
Companhia (Real) de Guardas-Marinhas, 40, 268  
Conde S. Vicente (Miguel Carlos de Távora, 2º), 39, 194, 198, 199  
Conde de Lippe, 19, 122, 126  
Conde da Ericeira, 33, 226, 227  
Conde de Povolide, 47, 52, 54, Conde do Rio Grande, 194, 195, 197, 198  
Congo, 37  
Corsários, 10, 11, 20, 21, 25, 28, 30, 33, 34, 36, 37, 40, 79, 90, 91, 92, 94, 95, 99, 100, 101, 105, 106, 107, 114, 145, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 178, 180, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 190, 203, 204, 211, 215, 216, 220, 225, 278  
Franceses, 21, 28, 36, 94, 99, 114, 153, 154, 166, 173, 174, 178, 180, 188, 278  
Neerlandeses, 37  
Argel, 90, 94, 106, 107, 155, 159, 160,

- 162, 164, 165, 172, 182, 186, 187, 204, 211, 220
- Barberescos, 106, 153, 164, 165, 203
- Seletinos (Salé), 106, 151, 157, 163
- Tripoli, 107, 179, 211, 220
- Brasileiros, 145
- Norte de África, 147, 148, 151, 153, 155, 156, 158, 162, 163, 166, 169, 170, 174, 177, 188, 190, 215, 278
- Ingleses, 150, 171
- Magrebinos, 158
- Turcos, 164
- Tunes, 188, 190, 211, 220
- Argentinos, 190
- Angríá, 225
- Comboios (ver fotos)
- Corveta, 46, 69, 78, 79, 81, 82, 83, 85, 87, 121, 127, 142, 143, 144, 146, 168, 177, 178, 179, 180, 183, 188, 189, 190, 206, 234, 257, 259, 275
- Rainha Carlota*, 46
- Maria da Glória*, 46, 142, 144
- (Real) Voador*, 46, 143
- S. Domingos Eneias*, 46
- Conceição e Oliveira*, 46
- Gaivota do Mar/Liberal* (Brasileira), 46, 142, 144
- S. Francisco Xavier*, 121
- Dolores*, 127
- N.º Sr.ª da Atocha*, 127
- Invencível*, 127
- N.º Sr.ª da Vitória*, 129
- N.º Sr.ª da Penha de França*, 129
- Princesa Real*, 143, 189
- 10 de Fevereiro*, 143
- Regeneração*, 143
- Conceição*, 143
- Restauração, 143
- Andorinha*, 177, 179, 183
- Rainha de Portugal*, 179
- Aurora*, 188
- Heroína*, 189
- Lealdade*, 190
- Bela Júlia*, 234
- Voador*, 275
- Costa da Mina, 15, 36, 37, 98, 159, 161

## D

- Damão, 34, 35, 59, 60, 105, 225, 227, 228
- Domingos Xavier e Cunha (ver Marquês de Nisa)
- D. João I (monarca português), 16
- D. João III (monarca português), 106
- D. João IV (monarca português), 14, 37
- D. João V (monarca português), 15, 16, 17, 20, 22, 27, 35, 39, 43, 59, 60, 68, 109, 117, 119, 191, 193, 195, 201, 202
- D. João VI (monarca português), 21, 22, 23, 26, 69, 92, 140, 189, 190, 210, 211, 212, 215, 264, 268
- D. Maria I (monarca portuguesa), 19, 27, 29, 40, 72, 78, 107, 135, 138, 211, 268, 272
- D. Maria II (monarca portuguesa), 250
- D. José I (monarca português), 18, 39, 55, 69, 72, 107, 124, 166, 202, 211
- D. Pedro II (monarca português), 16, 39, 42, 47, 50, 54, 58, 59, 89, 103, 150, 152, 153
- D. Pedro IV (monarca português), 38
- D. Miguel (monarca português), 38, 268
- D. Pedro I (Imperador do Brasil), 31, 41, 45, 142, 143, 144, 268

## E

- Espanha (Coroa Espanhola), 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 33, 42, 43, 44, 59, 64, 89, 97, 98, 113, 116, 117, 120,

121, 122, 124, 125, 127, 131, 135, 136, 140, 147, 152, 153, 158, 170, 171, 173, 174, 175, 181, 182, 186, 193, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 264, 265, 277, 278

Esquadra (Guarda)do Estreito, 89, 90, 111, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 184, 186, 187, 188, 189, 212, 265, 278

## F

Fernando VII (monarca espanhol), 140

Filipe V (monarca espanhol), 15

Fragata, 18, 20, 25, 30, 33, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 55, 56, 58, 62, 67, 68, 69, 72, 73, 77, 78, 79, 81, 89, 90, 91, 92, 93, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 110, 111, 112, 113, 115, 117, 119, 120, 121, 123, 126, 127, 129, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 194, 204, 205, 207, 208, 212, 213, 214, 216, 218, 219, 222, 223, 226, 227, 228, 229, 257, 263, 265, 267, 268, 269, 271, 272, 274, 275, 276, 278

*Amazona*, 182, 187

*Andorinha*, 178, 180

*Benjamim*, 142, 146, 216, 219

*Bom Jesus de Mazagão*, 222, 228

*Cisne*, 93, 106, 107, 170, 171, 173, 178, 182, 184, 188

*Constituição*, 145

*Fénix*, 92, 126, 141, 167, 172, 178, 179, 184, 187, 213

*Golfinho*, 111, 171, 172, 186, 205, 267, 276

*Imperatriz Leopoldina*, 46

*Ipiranga* (ver União)

*Niterói* (ver Sucesso)

*Nª. Srª. da Arrábida*, 119

*Nª. Srª. da Aparecida*, 223

*Nª. Srª. da Assunção*, 136, 151, 152

*Nª. Srª. da Atalaia*, 105, 166

*Nª. Srª. da Barroquinha*, 154

*Nª. Srª. da Batalha*, 113

*Nª. Srª. da Boa Sentença*, 223

*Nª. Srª. da Boaventura*, 93, 149, 151

*Nª. Srª. da Boa Viagem*, 121

*Nª. Srª. do Bom Despacho*, 184

*Nª. Srª. da Conceição*, 113, 119

*Nª. Srª. da Esperança*, 119

*Nª. Srª. do Fetal*, 113

*Nª. Srª. da Glória*, 123, 129, 136

*Nª. Srª. da Graça* (ver Fénix)

*Nª. Srª. da Graça Divina*, 126, 129, 136

*Nª. Srª. da Guia*, 91, 166

*Nª. Srª. da Lampadosa*, 119

*Nª. Srª. das Mercês*, 228

*Nª. Srª. da Nazaré*, 91, 102, 117, 119, 126, 136, 159, 167, 226

*Nª. Srª. das Neves*, 222

*Nª. Srª. das Ondas*, 119, 152, 153

*Nª. Srª. da Penha de França e São Caetano*, 93, 101, 150, 151, 152, 153, 154, 166

*Nª. Srª. do Pilar*, 126, 133, 134, 151, 154, 194

*Nª. Srª. da Piedade*, 147, 148

*Nª. Srª. do Rosário*, 157

*Nª. Srª. da Santa Clara*, 149

*Nª. Srª. da Vitória e Minerva*, 119, 172, 177, 183, 186, 267, 268, 271, 272, 275, 276

*Pérola*, 143, 145, 188, 189

*Príncipe do Brasil*, 126, 133, 174, 183, 184

*Príncipe D. Pedro*, 141, 190

*Princesa do Brasil*, 73, 133, 134, 170, 174, 186

*Princesa Carlota*, 93, 174, 177, 181, 183, 187

- Real Carolina*, 143, 180
- Santa Ana e São José*, 101, 155
- Santa Maria Isabel de Sabóia*, 148
- Santo António de Tanna*, 110, 222
- S. Caetano*, 113
- S. Boaventura*, 113, 152
- S. Francisco de Borja*, 149
- S. João e S. Pedro*, 90
- S. João Príncipe*, 111, 112
- Santiago*, 113, 153
- Santa Teresa* (ver *Thétis*)
- Santo António de Lisboa*, 149, 150
- S. Rafael e Princesa do Brasil*, 93
- S. João Baptista*, 167, 171
- Sucesso*, 46, 144, 145
- Thétis*, 46, 142
- Tritão*, 72, 170, 173, 176, 177, 182, 205
- Trafaria*, 222
- Ulisses*, 92, 179, 184, 185, 213
- União*, 46, 144, 190
- Urânia*, 267, 271, 272, 274
- Vénus*, 174, 188, 213, 214
- Fragatinha, 35, 69, 81, 101, 117, 149, 152, 155, 184, 186, 226
- França, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 30, 42, 43, 72, 75, 81, 83, 85, 92, 99, 105, 113, 115, 120, 121, 122, 125, 127, 135, 139, 152, 153, 155, 168, 173, 174, 175, 176, 183, 186, 207, 212, 213, 224, 264, 265, 277
- Frotas (Brasil, Pernambuco, Baía), 11, 15, 39, 42, 47, 59, 89, 90, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 108, 150, 152, 153, 170, 174
- Funchal, 40, 149, 190, 271, 275
- G**
- Galeão, 42, 49, 97, 109, 110, 131, 147, 148, 149, 150, 169
- Guerra
- Sucessão de Espanha, 15, 27, 28, 33, 59, 89, 97, 113, 116, 117, 152, 168, 192
- Sete Anos, 13, 18, 29, 71, 116, 122, 125, 126, 138, 229
- Gibraltar, 16, 26, 41, 44, 59, 89, 90, 93, 111, 113, 114, 120, 153, 164, 170, 171, 175, 181, 183, 184, 187, 188, 189, 190, 207, 214, 215, 217, 265
- Goa, 29, 32, 33, 34, 35, 40, 57, 58, 60, 64, 104, 111, 180, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 236, 237, 248
- Grã-Bretanha (ver Inglaterra)
- I**
- Índia (Estado da), 9, 14, 15, 17, 25, 27, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 39, 42, 43, 44, 57, 59, 82, 85, 96, 100, 102, 103, 104, 105, 109, 110, 111, 125, 147, 148, 150, 151, 153, 154, 155, 174, 188, 215, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 234, 235, 237, 245, 278
- Índia, 48, 55, 96, 98, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 111, 150, 151, 154, 155, 156, 159, 174, 179
- Índico, 10, 12, 13, 18, 31, 32, 33, 34, 38, 105, 221, 222, 224, 225, 226, 229, 241, 277, 278
- Inglaterra, 13, 14, 15, 16, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 38, 42, 43, 45, 47, 67, 68, 72, 75, 92, 101, 113, 120, 121, 122, 125, 131, 139, 148, 153, 168, 171, 173, 176, 186, 207, 211, 212, 217, 220, 221, 224, 229, 264, 267, 268, 270, 274, 276
- J**
- Junta de Comércio do Brasil, 223
- Jean François Duclerc (corsário), 114, 115, 154
- Joaquim Vicente Foro (construtor naval), 82, 83, 85, 255, 258, 259, 261

João Baptista Dhoudain (construtora naval), 64

João de Sousa Palher (construtor naval), 73

João da Silva Feijó (naturalista), 247, 248

João Pereira Caldas (governador do Brasil), 82, 87, 252, 253, 255, 257, 258, 259, 261, 262

## L

Lisboa, 11, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 31, 32, 34, 35, 36, 39, 40, 44, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 63, 64, 65, 67, 69, 73, 82, 83, 85, 87, 89, 90, 93, 95, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 111, 114, 115, 116, 117, 120, 121, 122, 125, 138, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 194, 195, 201, 202, 209, 211, 213, 214, 215, 216, 220, 221, 224, 227, 228, 247, 249, 261, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 273, 274, 276, 279

Londres, 17, 18, 23, 65, 122, 185, 187, 221, 274

Luís XIV (monarca francês), 15

## M

Macau, 31, 33, 35, 164, 189, 226, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 245

Madeira (Ilha), 22, 23, 35, 89, 90, 98, 105, 147, 148, 150, 151, 152, 157, 173, 174, 178, 186, 187, 189, 249, 269, 270, 272, 274, 275

Madrid, 16, 18, 19, 28, 29, 116, 120, 122, 125, 127, 131, 136, 181, 211, 252

Malta, 61, 158, 163, 193, 197, 198, 204, 205, 206, 218, 220

Manuel Vicente Nunes (construtor naval), 60, 68, 69, 71, 72, 75, 82, 83, 87, 88, 138, 262

Maratas, 32, 34, 35, 224, 225, 226, 227, 228

Marquês de Nisa (Almirante), 10, 11, 21, 41, 178, 209, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 279

Marquês de Pombal (1º Ministro), 18, 19, 29, 37, 42, 43, 73, 97, 99, 104, 105, 125, 126

Martinho de Melo e Castro (ministro da Marinha e Domínios Ultramarinos), 19, 29, 39, 73, 172, 173, 248, 249, 250

Maranhão, 37, 59, 60, 87, 97, 162, 166, 253

Mascate, 31, 59, 104, 223

Malabar, 31, 105, 221

Moçambique, 29, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 42, 104, 105, 111, 222, 223, 228, 248

Mombaça, 31, 33, 34, 59, 104, 110, 221, 222, 223, 224, 226

## N

Napoleão (Imperador), 21, 22, 25, 26, 31, 44, 45, 92, 106, 140, 145, 216, 217, 218, 264, 265, 266

Nau, 20, 26, 33, 43, 44, 45, 46, 47, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 78, 79, 83, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 111, 112, 113, 115, 117, 120, 121, 123, 126, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 178, 179, 180, 182, 184, 186, 187, 194, 195, 197, 198, 199, 203, 208, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 219, 222, 223, 224, 227, 228, 229, 257, 263, 266, 267, 268, 269, 270,

- 271, 272, 273, 274, 275, 276, 278,  
*Afonso de Albuquerque*, 46, 126, 132,  
133, 134, 178, 184, 216, 219, 267, 268,  
271, 274  
*Conde D. Henrique*, 46, 92, 93, 174,  
267, 274  
*D. João VI*, 143, 146  
*D. João de Castro*, 46, 267, 275  
*D. Maria I*, 92, 93, 182, 213, 269  
*D. Pedro I* (ver *Martim de Freitas*)  
*Martim de Freitas*, 46, 126, 133, 137, 138,  
139, 144, 170, 205, 208, 266, 267, 276  
*Medusa*, 46, 63, 65, 111, 171, 173, 174,  
178, 213, 214, 228, 266, 267, 270, 273,  
274, 275  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Ajuda*, 126, 136  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Ajuda e S. Pedro Alcântara*, 68,  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Arrábida*, 119, 121  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assunção*, 71, 113, 138, 158  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Assunção e S. Pedro*, 194, 198  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Atalaia*, 102, 157, 16  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Belém*, 91, 126, 133, 168  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Bettencourt*, 59, 223,  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Boaventura*, 149, 150, 151, 156  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Bom Sucesso*, 168, 169, 170,  
174, 205, 213, 214  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Brotas*, 166  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Cabo*, 151  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Caridade*, 141  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Chagas*, 102, 155  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição* (a *Conceição Grande*), 46, 57, 59, 69, 71, 92, 119,  
138, 148, 149, 172, 178, 179, 194, 198,  
213, 216, 219, 267, 268, 271, 273, 274  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição e Santo António*, 106  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Esperança*, 119, 228  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Estrela*, 57, 59  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Gaia e Cabo*, 161  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Glória*, 222  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Lampadosa* (ou *Lampedusa*),  
119, 120, 162, 163, 164  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. Madre de Deus*, 58, 100, 111,  
148, 149, 156, 223  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Monte do Carmo* (ver *Medusa*)  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Natividade*, 166  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré*, 228  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Necessidades*, 93, 102, 155,  
157, 194  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Oliveira de Guimarães*, 64  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Oliveira*, 163  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Ondas*, 119, 160, 162  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Piedade*, 105  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pilar*, 101, 134, 154, 155,  
198, 199, 200  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Pópulo*, 57  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Penha de França*, 151, 223  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Portas do Céu de Rossette*, 113  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Prazeres* (ver *Afonso de Albuquerque*)  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Rosário*, 160, 162  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Santa Clara*, 150, 151  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Vale*, 223  
*N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Vitória*, 67, 119, 120, 160, 162  
*Princesa da Beira*, 92, 184, 269  
*Príncipe do Brasil*, 46, 267, 270, 276  
*Príncipe Real* (ver *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*)  
*Rainha dos Anjos*, 194, 198  
*Rainha de Portugal*, 75, 92, 93, 178,  
186, 213, 216, 267, 268, 270, 274  
*Rainha Santa Isabel*, 147, 148  
*S. Brás e S. Lourenço*, 150, 158  
*S. João de Deus*, 57, 59, 153  
*S. Francisco de Assis*, 59  
*S. Sebastião*, 178, 213, 214, 216, 219, 269  
*Santa Isabel de Saboia*, 148  
*Santa Rosa*, 194, 198  
*Santiago Maior*, 141, 142  
*Santo António das Flores*, 101, 150

- Santo António de Pádua*, 59, 101, 150
- Santo António e São José* (ver *Martim de Freitas*)
- S. Bernardo*, 149
- S. Francisco Xavier e Santo António*, 58
- S. João Evangelista*, 156
- S. José e N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. das Mercês*, 213, 214, 215
- S. Lourenço*, 59
- Vasco da Gama*, 46, 72, 92, 111, 112, 141, 142, 146, 186, 187, 213, 269
- Naufrágios, 108, 109, 110, 111, 157, 158
- Navios, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 77, 78, 79, 81, 83, 85, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 104, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 127, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 199, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 226, 227, 228, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 240, 241, 242, 243, 245, 246, 253, 261, 262, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278
- Corsários, 115, 117, 141, 149, 150, 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 171, 172, 173, 175, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 278
- Chineses, 238
- Americanos, 94, 238
- Ingleses (Britânicos),
- HMS *Aurora*, 169
- HMS *Bedford*, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275
- HMS *Captain*, 176, 177
- HMS *Chester*, 67
- HMS *Confidence*, 139
- HMS *Conqueror*, 269, 270
- HMS *Falkland*, 67
- HMS *Hibernia*, 269, 270, 271
- HMS *Hussar*, 168
- HMS *Leopard*, 50
- HMS *Lively*, 265
- HMS *London*, 269, 270, 271, 274, 275, 276
- HMS *Malborough*, 269
- HMS *Monarch*, 269, 270, 274
- HMS *Norwich*, 67
- HMS *Orion*, 93
- HMS *Pelican*, 168
- HMS *Portland*, 67
- Navios a remos, 32, 42, 85
- Nelson, Horácio (Almirante), 21, 22, 41, 75, 144, 176, 177, 217, 218, 219, 220, 279
- ## O
- Ordem de Malta, 158, 163, 197, 204, 205, 221, 279
- Ormuz, 31, 223
- ## P
- Países-Baixos, 14, 15, 17, 20, 38, 43, 67, 72, 89, 113, 147, 152, 153, 156, 221, 222, 277
- Pará (Gão-Pará), 60, 69, 82, 83, 85, 87, 88, 97, 98, 138, 180, 250, 252, 255, 258, 259, 261, 262, 263

- Paris, 17, 22, 64, 121, 185, 264
- Paz de Vestefália (1648), 13
- Paz de Utrecht, 16, 27, 30, 97, 113
- Paz de Tilsit, 22, 145, 264
- Península Ibérica, 14, 17, 24, 26, 45, 89, 120, 148, 156, 158, 277
- Príncipe Regente (ver D. João VI)
- Pernambuco, 37, 60, 95, 97, 98, 100, 101, 150, 161, 165, 175, 187, 270, 273
- Pérolas (rio), 230, 231, 236, 237
- Piratas, 20, 33, 34, 35, 37, 43, 90, 96, 101, 102, 123, 147, 148, 150, 157, 158, 159, 165, 170, 182, 183, 188, 204, 207, 208, 210, 211, 220, 221, 222, 225, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 245
- Porto Santo (Ilha), 150, 154, 271, 272, 274, 275
- Porto (Cidade), 40, 43, 48, 57, 59, 60, 64, 78, 94, 99, 100, 149, 152, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 166, 169, 173, 175, 177, 180, 214, 227
- Províncias Unidas (ver Países-Baixos)
- Prata (rio), 16, 27, 28, 30, 116, 117, 122, 123, 125, 131, 133, 182, 278,

## R

- Recife, 31, 73, 96, 98, 102, 141, 142, 158
- René Duguay-Trouin (Corsário Francês), 114, 115, 153, 154
- Revolução Francesa, 13, 20, 24, 229
- Ribeira das Naus de Lisboa, 32, 40, 43, 47, 48, 49, 50, 57, 63, 64, 65, 67, 87, 202, 261, 263
- Ribeira da Junta Geral do Comércio, 57
- Ribeira de Goa, 58
- Ribeira do Porto, 64
- Ribeira da Baía, 65
- Ribeira do Pará, 87, 88, 250, 255, 258, 262
- Rio de Janeiro. 28, 29, 31, 40, 45, 49, 59,

- 60, 69, 73, 85, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 109, 110, 111, 114, 115, 116, 117, 119, 121, 122, 123, 124, 133, 134, 139, 142, 143, 144, 150, 154, 157, 161, 163, 175, 179, 182, 183, 188, 189, 202, 228, 270, 273, 274, 275, 276, 278
- Rio da Prata, 16, 27, 28, 30, 116, 117, 122, 123, 125, 131, 133, 182, 278
- Rio Vicente Pisão, 16, 113
- Rio Grande, 19, 122, 124, 125, 126, 126, 127, 131, 133, 135
- Robert Surcouf, 106
- Rolim de Moura (ver Conde de Azambuja)
- Rossilhão (Campanha), 20, 212, 213, 214, 216, 278
- Royal Navy, 13, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 38, 44, 45, 113, 123, 139, 148, 173, 176, 183, 185, 215, 216, 217, 219, 221, 264, 265, 266

## S

- Santa Catarina (Ilha), 19, 29, 119, 122, 123, 124, 126, 127, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 142
- São Salvador da Baía, 29, 36, 57, 59, 60, 65, 67, 73, 90, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 109, 110, 138, 142, 143, 144, 145, 150, 154, 158, 160, 161, 162, 183, 184, 188, 189, 228, 270, 273, 274, 276
- S. Miguel (ilha), 93, 124, 155, 163, 179, 185
- Sebastião José de Carvalho e Melo (ver Marquês de Pombal)
- S. Tomé, 36, 38, 98, 114

## T

- Taipa (ilha), 234
- Tejo (Rio), 22, 23, 44, 90, 92, 114, 145, 146, 149, 152, 154, 155, 161, 166, 169, 171, 172, 173, 174, 189, 195, 200, 213, 215, 221,

- 265, 266, 269, 271  
Terceira (ilha), 114, 179  
Timor, 60, 238  
Thomas Cochrane (Almirante Britânico), 41, 144, 145  
Torcato José Clavina (construtor naval), 69, 72, 73, 75, 77, 78, 85, 138  
Tratado de Utrecht, 28, 30, 97, 116, 117, 193  
Tratado de Fontainebleau, 19  
Tratado do Prado (Tratado de Paz e Amizade), 19, 20, 116, 122, 135, 211  
Tratado de Santo Ildefonso, 19, 21, 29, 175, 116, 135, 175, 211  
Tratado de Madrid, 29, 116, 252  
Tratado de Paris, 29, 116, 124  
Tratado de Methuen, 15, 18  
Tratado de Basileia, 21  
Tratado de Tordesilhas, 116, 124, 135  
Tratado de Carlowitz, 192  
Tratado de Adrianópolis, 192  
Tratado de Tilsit, 264
- Tristão da Cunha de Ataíde (ver Conde de Povolide)  
Tunes, 106, 107, 170, 184, 188, 189, 190, 210, 211, 220  
Turcos, 164, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 199, 200, 201, 203, 278  
Tripoli, 25, 220
- V**
- Vigo, 15, 44, 64, 149, 151, 177, 178, 180
- W**
- William Sidney Smith (Almirante Britânico), 23, 145, 186, 265, 267, 270, 271
- X**
- Xaveco, 79, 89, 106, 164, 165, 167, 170, 171, 172, 173, 180, 181, 184, 185, 188, 204, 206, 207

## ÍNDICE DE GRAVURAS

Fig.1 - HMS *Falkland* (*Plan showing the body plan, sheer lines with inboard detail, and longitudinal half-breadth for rebuilding Falkland (1744), a 1741 Establishment 50-gun Fourth Rate, two-decker.* 1742, 473 mm x 1282 mm. National Maritime Museum, Greenwich, London) – 66

Fig.2 - Quadro comparativo do Rácio comprimento/boca dos navios de Manuel Vicente Nunes e os navios espanhóis, ingleses e franceses. Desenho de Fernando Martins, 2015 – 70

Fig.3 - Henry Canham, Nau *Rainha de Portugal* de Torcato Clavina (Plano de navio. 1809, 546 mm x 1767 mm. National Maritime Museum, Greenwich, London) – 74

Fig.4 - Nau *Príncipe do Brasil* de Manuel da Costa (Plano de navio. 1811, 497 mm x 1257 mm. National Maritime Museum, Greenwich, London. DP) – 76

Fig.5 - Joaquim Vicente Foro, *Plano de Navio de uma corveta*, c. 1786 (Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, AHU\_CARTm\_013, D. 1274) – 80

Fig.6 - Joaquim José Codina, *Barco Nossa Senhora do Bom Sucesso* (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095096) – 84

Fig.7 - Joaquim José Codina, *Canoa artilheira – vista de popa e proa* (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1141024) – 86

Fig. 8 - Mapa e planta do Rio da Prata, (mapa manuscrito, aguarelado; 37,0x54,5 cm, espanhol, séc. XVIII, Biblioteca Nacional de Lisboa. DP) – 118

Fig.9 - *Mapa das Naus e Fragatas de guerra Portuguezas que se emcorporarão na Esquadra do Sul* (porm.), 1776 (Biblioteca Nacional, Lisboa) – 128

Fig.10 - Plano da entrada do Rio Grande de S. Pedro, com indicação das esquadras espanhola e portuguesa (mapa manuscrito, aguarelado, 1776, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid) – 130

Fig.11 – “Plano das quatro principaes acções que houverão nos Mares da China entre a esquadra Portugueza e a dos Piratas que então os infestavão em grosso numero indicadas por ordem Alfabética” (Col. Museu de Marinha, Lisboa, sem autor e sem data. Em exposição permanente na galeria da Academia de Marinha, Lisboa). – 244

Fig.12 - Joaquim José Codina, *Canoa Nossa Senhora do Pilar* (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095099) – 254

Fig. 13 - José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos, antigamente Aldêa de Mariuá, creada Capital da Capitania de S. Joseph do Rio Negro...*, (pormenor, aguarela, 1785. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095061) – 256

Fig.14 - Joaquim José Codina, *Espacato da Canôa Tab. 2<sup>a</sup>* (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095100) – 260

