

Do Tejo para o Amazonas: as chalupas de guerra de Manuel Vicente Nunes (1711-C.1775)*

From the Tagus to the Amazon river: the sloops of war by Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775)

Nuno Saldanha

UNIDCOM/ IADE-U. CHAM/U.N.L. Doutor em História da Arte pela Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Católica Portuguesa; mestre em História Cultural e Política pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da UNL e licenciado em História da Arte pela Faculdade de Letras da Universidade Clássica de Lisboa.

RESUMO

Entre as centenas de ilustrações produzidas durante a famosa “Viagem Filosófica” do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, pelas capitâncias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá, entre 1783 e 1792, encontram-se alguns desenhos de embarcações diversas, realizadas por Joaquim José Codina, que constituem um extraordinário e inédito documento histórico. Desses, destaque para os que representam a Chalupa de *Guerra Nossa Senhora do Bom Sucesso*, construída em 1775 na Ribeira do Pará, segundo o modelo de Manuel Vicente Nunes, constituindo assim, até a data, o único exemplar conhecido, coetâneo e documentalmente comprovado, de um exemplar da obra deste importante construtor naval.

PALAVRAS-CHAVE: História Naval; Manuel Vicente Nunes; Chalupa de Guerra; Século XVIII

ABSTRACT

Among the hundreds of illustrations produced during the famous “Philosophical Journey” of the naturalist Alexandre Rodrigues Ferreira, by the captaincies of Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso and Cuiabá, between 1783 and 1792, are some drawings of several vessels, made by Joaquim José Codina, which constitute an extraordinary and unprecedented historical document. In these, the most important are the ones representing the sloop of war *Nossa Senhora do Bom Sucesso* built in 1775 at Pará’s shipyard, after a Manuel Vicente Nunes’ model, thus constituting, to date, the only known, contemporaneous and documented proven example of the work of this important ship-builder.

KEYWORDS: Naval History; Manuel Vicente Nunes; Sloop of War; 18th Century

Entre o vasto espólio da coleção de manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, encontra-se um rico acervo, resultante da famosa “Viagem Filosófica” comandada pelo naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, que percorreu as Capitâncias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá, entre 1783 e 1792. Composto de diários, mapas populacionais e

* Artigo recebido em 18 de dezembro de 2017 e aprovado para publicação em 15 de março de 2018.

agrícolas, memórias (zoológicas, botânicas e antropológicas), e de vários outros registos arquitetónicos, artísticos, etnográficos etc., que totalizam as cerca de 900 pranchas. O grupo que integrava a expedição era composto, entre outros, por um naturalista, um jardineiro botânico, Agostinho Joaquim do Cabo, e dois “riscadores” (desenhadores/ilustradores), como Joaquim José Codina, ou José Joaquim Freire. José Codina (fal. 1794) executou desenhos aquarelados e croquis sobre as mais diversas atividades artesanais, prospectos de vilas e cidades paraenses; máquinas agroindustriais e 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 executado aguarelas de embarcações fabricadas nos estaleiros daquelas capitânicas 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.

Como sabemos, em Portugal praticamente não existem planos de navios para esta

época, e os poucos que se conhecem até à data pertencem invariavelmente a coleções estrangeiras. Continuam por perceber as razões da enorme discrepância existente entre a extraordinária riqueza do espólio das principais congêneres europeias, como a espanhola, francesa, holandesa ou inglesa, e a carência inexplicável do nosso património. É um facto que o país passou por diversas vicissitudes infelizes, de ordem natural ou humana, mas as mesmas não explicam cabalmente o desaparecimento das muitas centenas, senão milhares, de planos produzidos ao longo do século XVIII. O Terremoto de 1755 pouco terá contribuído para a situação, uma vez que a maioria dos desenhos só terá sido executada na Casa do Risco do novo Arsenal Real; a ida da Corte para o Brasil em inícios de Oitocentos e as invasões francesas teriam provocado sobretudo uma deslocação do acervo, mais do que a sua destruição, atendendo ao valor militar dos mesmos planos; por fim, um dos acontecimentos mais nefastos para o património naval, com perdas irreparáveis, o trágico incêndio do Arsenal da Marinha em 1916 (destruindo por completo a Sala do Risco, a Biblioteca e o Museu da Escola Naval, bem como o Laboratório Químico¹), também não justifica a ausência dos planos e mode-

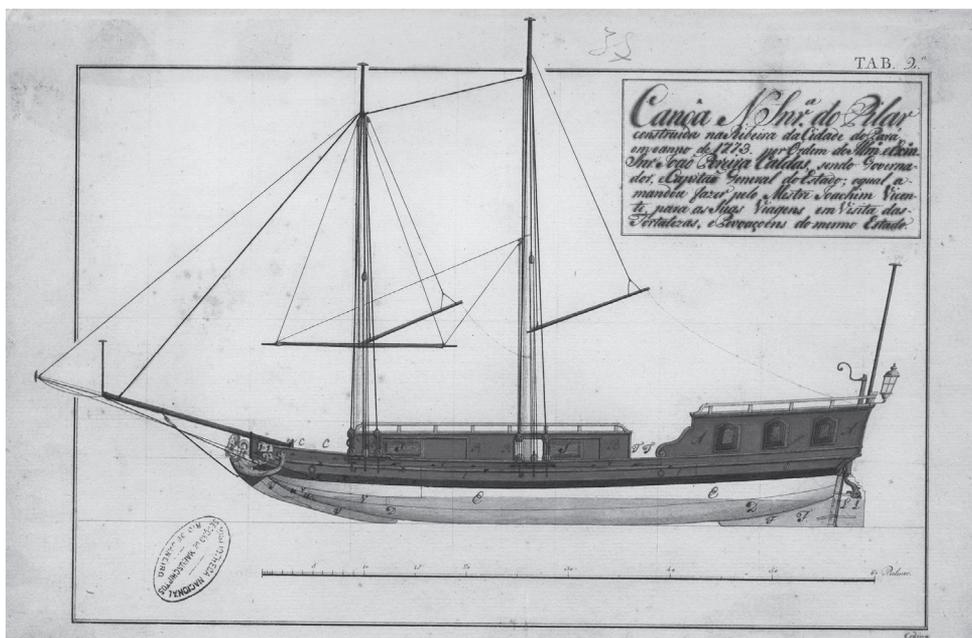


Figura 1 – Joaquim José Codina, Canoa Nossa Senhora do Pilar, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095099

los executados noutros estaleiros nacionais importantes, como a Ribeira do Ouro (Porto), Vila do Conde, S. Martinho do Porto, ou Lagoa da Pedreneira, bem como de todos os estaleiros particulares que ocupavam a zona litoral da maior parte das povoações costeiras.

Dada a sua raridade, estes desenhos de Codina constituem assim 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.

Entre esses, destaque para os dois que representam o *Barco de Guerra Nossa Senhora do Bom Sucesso*² – uma vista de perfil com vista de popa, e uma planta do mesmo.

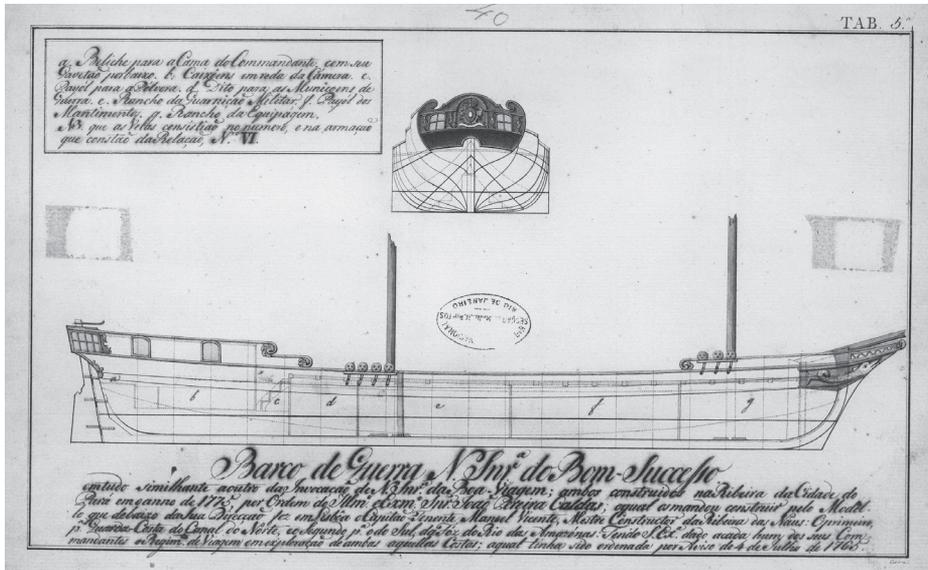


Figura 2 – Joaquim José Codina, Barco Nossa Senhora do Bom Sucesso, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095096

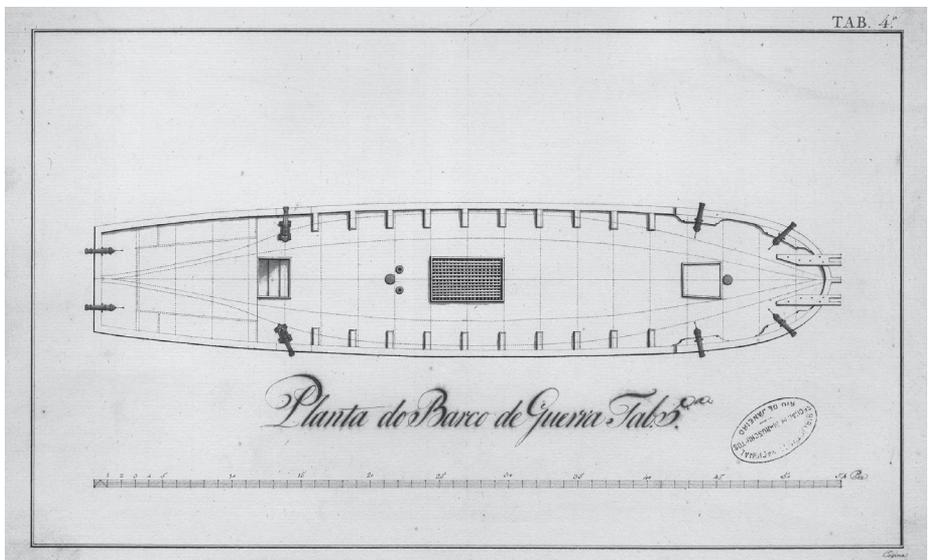


Figura 3 – Joaquim José Codina, Planta do Barco de Guerra, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095094

Se olharmos com atenção, podemos reparar que ali estão figuradas as três principais vistas de um típico plano de navio – o de perfil (*Sheer Plan*), o de topo (*Breath Plan*), e plano das 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 respectiva 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.

Para além de tudo isto, estes desenhos revestem-se ainda de um cariz muito especial, nomeadamente para quem estuda a Construção e Arquitetura Naval da segunda metade de Setecentos, uma vez que figuram duas embarcações da autoria de Manuel Vicente Nunes (1711- c.1775), constituindo os únicos exemplares conhecidos da sua obra, coetâneos, fidedignos e documentalmente comprovados³.

Exercendo a atividade em meados do século XVIII, durante o final do reinado de D. João V, e o de D. José I, Manuel Vicente Nunes foi um dos mais importantes construtores navais portugueses, cuja obra, pautada pela grande qualidade e originalidade dos seus navios, se difundiu pelo Norte da Europa e pelos dois lados do Atlântico, como tivemos oportunidade de referir⁴.

Ele estabelece efetivamente um “ponto de viragem” na história da construção naval, a vários níveis, nomeadamente na ascensão profissional e social dos antigos “mestres construtores”, estreado o cargo de “Primeiro Construtor” do Arsenal Real, e obtendo a patente de capitão-tenente da Armada. Para além dos aspectos socioprofissionais, dá início a um novo processo de construção, tendo sido o primeiro a traçar os planos dos navios na recém-construída Sala do Risco (como se referia já na época), pondo fim a uma longa tradição prá-

tica/oficinal que subsistiu na primeira metade do século pelos mestres construtores ingleses (Josiah Radcliff, William Warden ou Francis Warden, seu imediato antecessor), como posteriormente confirmava o Cardeal Saraiva:

E posto que não tinha grandes conhecimentos theoreticos, era comtudo dotado de rara habilidade, com a qual lhe foi fácil comprehender o mais difficil da arte. Foi também o primeiro que ensinou a traçar na Sala do Risco os diferentes planos de construcção, e a tirar as competentes formas, o que até então se fazia, como em segredo, pelo Constructor Inglez que dirigia o Arsenal⁵.

A esta nova metodologia naval correspondeu naturalmente uma nova pedagogia e sistema de ensino de que virão a usufruir os seus discípulos mais próximos, como Torcato José Clavina ou Julião Pereira de Sá, que antecedem o nascimento da classe do Engenheiro Naval, alguns anos depois.

Manuel Vicente Nunes teve um papel fundamental no desenvolvimento da Construção e da Arquitetura Naval, quer a nível nacional, como a um nível global, dado que os planos (ou modelos) que executou para os estaleiros de Lisboa foram igualmente utilizados em navios construídos no Brasil, desde a década de 60, saídos dos estaleiros do Pará, da Bahia e do Rio de Janeiro, como disso dão conta as chalupas de guerra aqui referidas⁶.

A parcela mais importante da sua obra é constituída por pelo menos nove navios de linha, naus de duas pontes (cobertas), e armadas com 64 a 90 peças de artilharia, naquilo a que geralmente se designa na Europa, em meados do século XVIII, como 3ª Classe (*2ème Rang*, segundo os franceses). Desses, sete são do tipo 64, contabilizando dois terços do total da sua produção, que se situa maioritariamente no tempo da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), e os outros dois, da classe dos 74, produzidos em 1751 e 1763, talvez porque o sucesso deste modelo só se generalize na Europa após a Guerra da Independência da Améri-

ca, passando a dominar a linha de batalha. 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 modelos.

No entanto, dentro do 64, terá eventualmente criado a classe *N.ª S.ª da Assunção*⁷, com uma tipologia original, que serviu de modelo a praticamente todos os navios de guerra que foram construídos desse género, tanto no continente, quanto do outro lado do Atlântico. A característica particular das naus deste construtor, nomeadamente em confronto com as suas congéneres europeias, é o seu tamanho, e 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 efetivamente o dado mais original do *design* deste construtor português⁸.

O rácio de 4:1, bastante adequado para navios de carga, permite uma mobilidade mais rápida na água, com menos vento. É provável que ele derive de uma adaptação, resultante da experiência do mestre na construção de navios de comércio, no estaleiro do pai, na zona ribeirinha da Boa Vista. A generalidade das fontes é concordante quanto às características excepcionais destes navios, quase sempre destacando as suas qualidades veleiras⁹. Não será, pois, de estranhar que o rácio das chalupas de guerra construídas no Pará seja de 4,6:1, portanto muito próximo do usado por Manuel Vicente nas restantes embarcações.

A obra referenciada de Manuel Vicente é bastante vasta e diversificada, indo desde simples saveiros a naus de 90 peças, passando por fragatas e outro tipo de embarcações menores. Sabemos que já o pai, Vicente Nunes, criara um estaleiro próprio em Lisboa, com diversos oficiais, na Boa Vista, onde se fabricavam várias espécies de barcos, e se vendiam madeiras para concerto, bem como se calafetavam.

Embora estejamos perante embarcações de pequena dimensão, as duas chalupas construídas no Pará, para além da im-

portância a que nos referimos, parecem marcar o término da sua carreira, dado que o mestre terá falecido por volta do ano da sua construção.

De acordo com as notas inseridas no desenho, bem como da documentação manuscrita de Alexandre Rodrigues Ferreira¹⁰, foram construídos em 1775 dois barcos de guerra (ou chalupas, segundo o texto), com a invocação de *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, e de *Nossa Senhora 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-costas, para o Canal do Norte e Canal do Sul da foz do Amazonas, respectivamente, de acordo com os Avisos 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 Modelo 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"¹¹.

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 *Nossa Senhora 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), e 11,5 pés de boca (c.3,50m) e 5 pés de pontal¹², 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 inferior, sete a oito soldados, 25 índios de equipagem). O comando da *Nossa Senhora do Bom Sucesso* foi entregue a Manuel António de Oliveira Pantoja (ajudante de infantaria de auxiliares), e o da *Nossa Senhora da Boa Viagem* ao Tenente Jacinto da Cunha Sampaio (ajudante de auxiliares que passou a alferes).

Manuel Vicente Nunes – Chalupas de Guerra						
Ano	Nome	Local	Medidas (cxbxp)	Armamento	Guarnição	Comando
1775	<i>N.ª S.ª do Bom Sucesso</i>	Pará	53,5x11,5x5 pés	6 x ¼" + 2 x 2"	35 (1+2+7+25)	Manuel António de Oliveira Pantoja
1775	<i>N.ª S.ª da Boa Viagem</i>	Pará	53,5x11,5x5 pés	4 x ½" + 2 x 3" + 2 x ¼"	35 (1+1+8+25)	Jacinto da Cunha Sampaio

Tabela 1 – Mapa das chalupas de Guerra

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 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”¹³.

Alguns autores consideram que o Barco *Nossa Senhora da Atalaia da Vigia das Salinas*, construído no ano seguinte, também teria sido feito à semelhança das duas chalupas¹⁴, o que é errado, pois Rodrigues Ferreira é peremptório quando escreve “No seguinte ano de 1776, também se construiu, sem ser pelo modelo das Guardas Costas, mas com quilha, à imitação delas”¹⁵.

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”¹⁶.

Para além do inequívoco contributo que estas duas obras aportam para o conhecimento da obra do Mestre construtor Manuel Vicente Nunes, elas têm igualmente um significado particular para o estudo da História Naval portuguesa e brasileira, assim como nutrir alguma esperança na descoberta de outros exemplares, “perdidos” por entre o acervo de outras instituições estrangeiras.

BIBLIOGRAFIA

1. Fontes Manuscritas

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO, Brasil

Manuscritos – Alexandre Rodrigues Ferreira, Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão Pará, 26 março 1787 – Cota: 21,1,24- MS-574 (3)

Iconografia – Joaquim José Codina, Canôa Nossa Senhora do Pilar, mss1095099; Joaquim José Codina, Barco Nossa Senhora do Bom Sucesso, mss1095096; Joaquim José Codina, Planta do Barco de Guerra, mss 1095094.

2. Bibliografia

CRUZ JÚNIOR, Abílio. O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002.

ESPARTEIRO, António Marques. Três séculos no Mar, 1640-1910. 11 Partes, 32 vols. Lisboa: Ministério da Marinha, 1974-1987.

FALCÃO, Edgard Cerqueira. Viagem filosófica às Capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá. São Paulo: Gráfica Brunner, 1970.

História Naval Brasileira. Vol. 2, T. 2. Rio de Janeiro: Serviço Documentação Geral, 1979.

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

PRITCHARD, James. From Shipwright to Naval Constructor: The Professionalization of 18th-Century French Naval Shipbuilders, In: Technology and Culture: Society for the History of Technology, Vol. 28, Nº. 1 (jan., 1987), pp. 1-25.

SALDANHA, Nuno. Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775). Subsídios para a História da Construção e Arquitetura Naval do século XVIII em Portugal. In: Navigator, nº. 23. Rio de Janeiro: junho 2016.

SALGADO, Augusto A. Alves. Teoria portuguesa de arquitectura naval. In: PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, pp.163-184.

SALGADO, Augusto A. Alves. Arsenais e Estaleiros. In: PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, pp.185-204.

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.

NOTAS

¹ Segundo um artigo da época, publicado pela *Ilustração Portuguesa* ("Pavoroso Incêndio no Arsenal da Marinha", nº 531 de 24 de abril de 1916), considerava-se o mesmo ter sido provocado por "mão criminosa", provavelmente por alemães.

² Embora reproduzidos nos anos 70 em algumas publicações brasileiras (Falcão, *História Naval Brasileira*, Leivas e Levy), não foram estudados nem enquadrados sob o ponto de vista da História da Construção Naval, nem no contexto da obra de Manuel Vicente.

³ Existe um Plano de Navio no acervo da Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Lisboa (Inv. 2405-A1) oferecido pelo Eng.º Rozendo Moraes da Maia, alegadamente do espólio do Almirante Ramires Esquível, identificado como sendo a *Nau Nossa Senhora da Conceição/Príncipe Real*, de Manuel Vicente Nunes. No entanto, tanto a identificação como a autoria, sem qualquer base documental, suscitam sérias dúvidas, que oportunamente tentaremos esclarecer.

⁴ Veja-se Nuno SALDANHA. Manuel Vicente Nunes (1711-c.1771), Primeiro Construtor da Ribeira das Naus – Subsídios para a História do Design e Construção Naval do século XVIII em Portugal. In: *A Cidade do Tejo – História, Vida e Imaginário – Colóquio*, Lisboa: Sala do Arquivo/Paços do Concelho, 13 nov. 2014, e Nuno SALDANHA. Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775). Subsídios para a História da Construção e Arquitetura Naval do século XVIII em Portugal, In: *Navigator*, nº. 23, Rio de Janeiro: junho 2016.

⁵ Cardeal SARAIVA. 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, p. 369.

⁶ Vejam-se os casos já confirmados, da *Santo António* e *S. José* – depois rebatizada *Infante D. Pedro Carlos* (1794), *Martim de Freitas* (1806), e *D. Pedro I* (1822) – construída por António da Silva Araújo em 1763, segundo o risco de Manuel Vicente Nunes (gémea da *N.ª S.ª da Madre de Deus* e *S. José*); ou das chalupas de guerra aqui tratadas.

⁷ Embora não saibamos, até à data, as dimensões desta nau construída em 1757, é muito provável que tivesse as mesmas das que lhe sucederam.

⁸ Nuno SALDANHA, *op. cit.*

⁹ Segundo a documentação existente da Nau *N.ª S.ª da Conceição e São José*, transcrita por Esparteiro, era de bom governo e bolineiro (António Marques ESPARTEIRO. *Três séculos no Mar, 1640-1910*. II Parte, 7ª vol., Lisboa: Ministério da Marinha, 1974-1987, p.15); uma das testemunhas do processo de habilitação de Nunes à Ordem de Santiago refere-se a "Naus todas com a melhor direcção tanto nas suas respectivas proporções e no bem fabricado, como em se experimentarem boas de vela sendo aprovadas pelos melhores" (14 Out. 1757); o Comandante Bernardo Ramires Esquível, a propósito da *N.ª S.ª da Conceição/Príncipe Real*, afirma em 1796 que "Esta nau não há dinheiro que a pague: tem todas as qualidades em grão superior especialmente a da marcha que anda muito mais que a *Vasco da Gama* e *Fragata Tritão*" (ESPARTEIRO, *op. cit.*, 5ª vol., p. 88); e o Cardeal Saraiva acrescentava, em 1842, "Construiu diferentes 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". (SARAIVA, *op. cit.*, p. 369).

¹⁰ Alexandre Rodrigues FERREIRA. *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*. Barcelos, 26 março 1787 – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Cota: 21,1,24- MS-574 (3)

¹¹ Alexandre Rodrigues Ferreira, *op. cit.*, fols. 21, 21v.

¹² Trata-se de medidas aproximadas dado que, diversamente do que sucede para a canoa *Nossa Senhora do Pilar*, a documentação é omissa, tendo apenas como referência a escala existente na Planta da Tab.1.

¹³ Alexandre Rodrigues Ferreira, *op. cit.*, fol. 21v.

¹⁴ *História Naval Brasileira*, Vol. 2, T. 2, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral, 1979, p. 376.

¹⁵ Alexandre Rodrigues Ferreira, *op. cit.*, fol. 21v. O sublinhado é nosso.

¹⁶ Alexandre Rodrigues Ferreira, *op. cit.*, fol. 22.