

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)*

The ship of the line *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805), by Luis Isidoro de Gouveia, and the genesis of Belém's Royal Arsenal, at Pará (Brazil)

Nuno Saldanha

Membro do IADE – Universidade Europeia. 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

Este estudo debruça-se sobre a construção do maior navio produzido no novo estaleiro de Belém, o *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805), pelo construtor Luís Isidoro de Gouveia, e cuja história está intimamente ligada à criação do Arsenal Real do Pará. Pretende-se, com a publicação destes novos dados, tanto documentais como iconográficos, contribuir para o estudo da construção naval no século XVIII e, em particular, do Arsenal de Belém do Pará.

PALAVRAS-CHAVE: História Naval; Luís Isidoro de Gouveia; Construção Naval; Arsenal de Belém do Pará; Brasil; Século XVIII

ABSTRACT

This study focuses on the construction of the largest ship produced in the new shipyard in Belém, the Ship of the line *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805) by the shipbuilder Luís Isidoro de Gouveia, whose history is closely linked to the creation of Pará's Arsenal. With the publication of these new data, both documentary and iconographic, it is intended to bring new light to the study the study of Naval Construction in the eighteenth century and in particular, to the Arsenal of Belém do Pará.

KEYWORDS: Naval History; Luís Isidoro de Gouveia; Shipbuilding; Belém do Pará Shipyard; Brazil; 18th Century

* Artigo recebido em 16 de maio de 2018 e aprovado para publicação em 2 de outubro de 2018.

A história dos navios da Armada portuguesa, diversamente do que tem sucedido noutros países, não tem merecido grande atenção da parte da nossa historiografia. Não obstante terem já decorridos mais de 40 anos, a monumental obra do Comandante Marques Esparteiro, publicada entre 1972 e 1986 (ESPARTEIRO, 1972-1987), mantém-se ainda, apesar das faltas e lacunas, como a fonte principal para o conhecimento do assunto. Naturalmente, muito foi feito depois disso, mas nada comparável à dimensão e detalhe daquela obra. Embora se tenham publicado diversos estudos importantes sobre alguns navios, na verdade, estamos ainda muito aquém daquilo que seria necessário, senão mesmo expectável, face à importância que a História Naval assume para um país como Portugal.

Por melhor e mais desenvolvida que possa ser a sua construção, os navios de madeira são naturalmente de natureza efémera e, se desempenharem funções militares, mais facilmente estarão sujeitos a desaparecer. Porém, é precisamente através da História que podemos combater essa transitoriedade, perpetuar a sua memória e o legado da sua sobrevivência. Aliás, é justamente em nome do seu carácter histórico e cultural que perduram, ainda hoje, os poucos exemplares de embarcações centenárias, frequentemente convertidas em navios-museu.

É certo que a larga maioria teve uma existência indistinta e que nem todos possuíram, ou detêm, a mesma importância, se notabilizaram da mesma forma, ou pelas mesmas razões – técnicas, estéticas, militares, culturais, documentais etc. Entre o número reduzido dos mais notáveis, encontra-se precisamente o *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805)¹, que nos propomos estudar.

Podemos afirmar que são raros os casos de um navio que tenha desempenhado um especial papel na história naval, tanto portuguesa como brasileira, embora por razões diferentes das que seriam de prever. Como vaso de guerra que foi, não se notabilizou por feitos excepcionais, e não participou em nenhuma batalha naval de relevo. Assim, com exceção para o combate naval da Ilha de Santa Catarina, em abril de 1777, onde ajudou na captura da famosa Nau es-

panhola *San Agustín* (74 canhões), ao longo da sua história de quase 40 anos, a maior parte das diversas missões que cumpriu foi de comboio, guarda-costa, transporte de individualidades, tropas, *Nau dos Quintos*, transporte de ouro e outros materiais, oficina de artefactos e munições, quartel, presídio, e até mesmo como lazareto dos presos da Trafaria.

Normalmente, são os estaleiros dos arsenais que estão na origem dos navios da Armada, enquanto neste caso foi precisamente o contrário. Isto é, foi a sua construção que levou ao nascimento do Arsenal de Belém do Estado do Grão-Pará, em 1761, e é justamente isso que constitui o aspeto mais importante deste navio.

Uma das lacunas que mais se destaca na obra de Esparteiro reside principalmente na quase ausência de informações sobre a história que antecede o “nascimento” oficial dos navios, ou seja, as fases da sua construção, uma espécie de “ante-história”, que vai dos planos ou modelos até ao momento em que são lançados ao mar.

Este trabalho irá, por isso, debruçar-se em particular sobre o período de construção do *Nossa Senhora de Belém*, que decorreu entre 1761 e 1766, servindo assim de complemento às informações detalhadas publicadas por Esparteiro em 1977 (ESPARTEIRO, 1977, pp. 24-40), que tratam do período que vai de 1766 a 1805.

OS ARSENAL DE BELÉM DO GRÃO-PARÁ

Como vimos, estamos perante uma iniciativa que deriva da necessidade da construção de uma nau de guerra, ordenada por Lisboa, por volta de abril de 1761. Não iremos debruçar-nos aqui sobre o funcionamento e a história deste arsenal, mas somente trazer a lume alguns dados e pormenores importantes que estiveram na sua génese.

Esta região da foz do Amazonas, ricamente abundante de madeiras, era de extrema importância, mormente para a indústria naval, passando Belém, logo em 1674, a sede do Estado do Maranhão. Por um expediente de 1755, o então governador desse Estado, o Capitão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, requereu a reorganização da antiga Casa das

Canoas (construída em 1729), num novo empreendimento de vulto (LEIVAS & SCAVARDA, 1972, p. 33). A sua ampliação, em 1761, pelo Capitão-General do Estado do Pará e Maranhão Manuel Bernardo de Mello e Castro, leva à criação do Arsenal do Pará. Os trabalhos de alargamento serão dirigidos inicialmente pelo Mestre de Obras Manuel da Silva, e depois, a partir de novembro de 1760, pelo Mestre Carpinteiro da Obra Branca José de Freitas, pelo falecimento do primeiro. No entanto, o nascimento do Arsenal estaria muito para além da antiga Casa das Canoas.

De facto, a construção de uma nau, não obstante tratar-se de uma de pequena dimensão, de apenas 50/60 canhões, requeria um espaço bem maior que o proporcionado pelo da antiga Casa das Canoas, entre a cadeia e o edifício da alfândega, no centro de Belém. Foi assim necessário pensar-se num novo espaço, para a parte ocidental, na zona que ia desde o Convento da Ordem do Carmo, até ao Convento de S. Boaventura.

Foi nomeada uma comissão para estudo aprofundado das hipóteses, tendo em conta não só as necessidades de espaço para se

estabelecer o estaleiro, fábrica e mais casas, como o estudo da profundidade do rio, altura das marés, e tipo de solo, acima e debaixo de água. Dela fazia parte o construtor desta nau Luís Isidoro de Gouveia; o construtor da Companhia do Comércio do Grão-Pará Manuel Lopes da Silva; o Sargento-Mor Engenheiro Manuel Álvares Calheiros; os Ajudantes-Engenheiros Henrique António Galuzzi e Manuel Fritz Goetz (COSTA & CINTRA, 2016); Marcos do Amaral, mestre da Charrua *S. José*; Domingos Dantas, mestre da Charrua *Nossa Senhora das Mercês*. Foi então unanimemente escolhida e aprovada por melhor a paragem da cerca do antigo Hospício de S. Boaventura, à distância de 270 palmos da igreja do mesmo hospício, para o Carmo, onde se achou a “fundura necessária ainda para nadar e correr huma Nao de sessenta pessoas”².

De acordo com esta decisão, é elaborado uma fantástica planta, como se refere em ofício de 5 de julho, que foi enviada para Lisboa. Esse mapa, podemos agora asseverar, foi executado pelo famoso Engenheiro-Ajudante Henrique António Galuzzi³. Trata-se de um excepcional documento que felizmente subsistiu até aos



Figura 1 – *Planta Geométrica da Cidade de Belém do Gram-Pará*, 1753. Desenho aquarelado, 47 x 68 cm em f.51 x 72,5, Biblioteca Digital do Rio de Janeiro

nossos dias⁴, representando o projeto do novo Arsenal, tanto o Real, como o mais pequeno da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará, com os respetivos estaleiros e seus planos inclinados, telheiros, feitorias, e ferrarias, assim como a interessante presença de uma Casa do Risco, e a nova Casa das Canoas, para uso dos escaleres e outras embarcações pequenas.

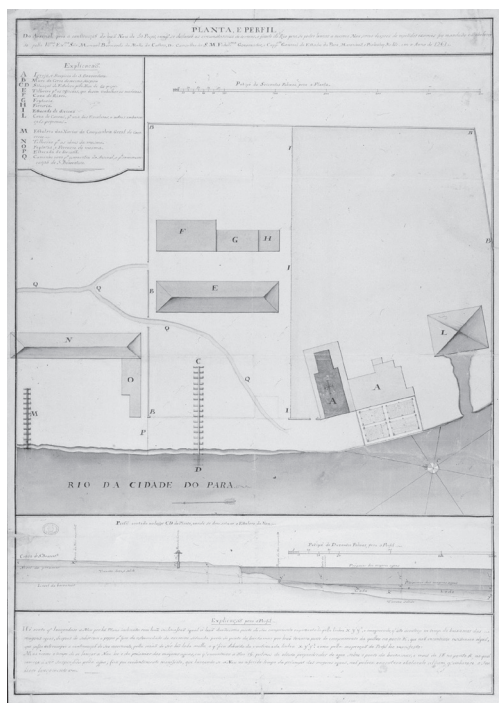


Figura 2 – Henrique António Galuzzi, *Planta e perfil do Arsenal para a construção de uma nau de 50 Peças: com q. se declarão as circunstancias do terreno e fundo do rio para se poder lançar a mesma nau...*, 1761, planta ms. desenho a nanquim, color.; 71,3 x 50,8 cm em folha 74,5 x 53 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

De acordo com este desenho, podemos perceber que o plano inclinado do Estaleiro Real tinha cerca de 195 palmos de comprimento, enquanto que, o da Companhia, era de quase metade, com cerca de 118 palmos.

As obras de construção prolongaram-se, com atrasos idênticos aos da nau, ou por falta de materiais, ou de mão de obra especializada, durante os anos seguintes. Por vezes, eram mesmo utilizadas na fábrica do estaleiro algumas madeiras destinadas ao navio.

No entanto, ainda antes de terminar o ano, o construtor Luís Isidoro e o Engenheiro-Ajudante Henrique António Galuzzi, davam conta que a obra do arsenal estava tão adiantada que o pertencente ao estaleiro estava já completo, e que, "se tivesse vindo a Quilha, poderia ficar posta sobre os pouzos"⁵.

Em meados de 1763, a despesa da obra do Arsenal orçava os 3.634\$672, o que era um valor bastante baixo, comparado por exemplo, com os 7.447\$052 que já se tinha gasto na construção de uma fragata⁶, ou nos 13.954\$285 em que ia o valor da referida nau. A partir de 1764, a documentação passa e referir-se ao Arsenal como "Estaleiro de S. Boaventura", para o distinguir do da Companhia-Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Este último, com um bom ritmo de construção, tinha já lançado ao mar, até aquela data, três corvetas, sob a orientação do seu construtor.

Em 1767, a referida Companhia procede a uma melhoria e ampliação dos seus armazéns, dos quais conhecemos os desenhos de António Landi. Em 1766, no ano em que finalmente a *Nossa Senhora de Belém e S. José* é lançada ao mar, encontramos a trabalhar no arsenal 227 trabalhadores, que importavam por semana a soma de 461\$370 reis (21 de junho)⁷, distribuindo-se por: um construtor, 116 carpinteiros, 29 calafates, 26 aprendizes, 14 índios oficiais, oito serradores, 25 ferreiros, e oito pintores. Em 1771, por exemplo, o arsenal contava já com 283 trabalhadores, brancos e índios.

Em janeiro de 1787, durante o governo de Martinho de Sousa e Albuquerque, assume a intendência da Administração da Fazenda do Pará, o Desembargador Faustino da Costa Valente, cuja organização, no respeitante à manutenção e aprovisionamento era a seguinte:

1. Armazém, chefiado pelo intendente dos mesmos da Ribeira e Marinha – escrivão, ajudante de escrivão, almoxarife, fiel dos armazéns de mantimentos, fiel da Casa da Pólvora, guarda dos armazéns das munições de guerra;

2. Ribeira, chefiado por um inspetor, substituto do intendente – fiel ajudante, mestre carpinteiro, mestre dos lagartos, mestre dos caranguejos, mestre serralheiro, mestre ferreiro, calafates, pintores, escrivão do ponto e matrícula, apontador, guarda;

3. Marinha (navegação regional), chefiada por um patrão-mor – piloto, praticante, seis marinheiros (GOYCOCHÊA & LEIVA, 1979, p. 376).

O período mais brilhante foi certamente o do governo de Francisco Maurício de Sousa Coutinho, oficial da Armada que exerceu o cargo de governador da Capitania do Grão-Pará, de 1790 a 1803. A ele se deve o reaparelhar do arsenal, a construção de armazéns e paióis, o hospital militar, a serração de Monte Alegre, bem como a construção de quatro fragatas, três charruas, dois brigues, doze chalupas artilheiras, o treino do pessoal, e a criação de legislação própria, como o “Regime do Arsenal”, de 1797 (LEIVAS & SCAVARDA, 1972, p. 34). Com os governos de Marcos de Noronha e Brito (1803-1806) e de José Narciso de Magalhães de Meneses (1806-1810), o arsenal parece ir perdendo algum fôlego.

O Arsenal de Belém não teve naturalmente a dinâmica, nem o objetivo, dos arsenais da Bahia ou do Rio de Janeiro, mantendo-se sempre numa escala mais pequena, produzindo embarcações de menores dimensões. De facto, o *Nossa Senhora de Belém* foi mesmo a sua maior empreitada, mas que não teve continuidade. No entanto, não deixou de ser um centro bastante produtivo que, apesar das constantes dificuldades colocadas pela recorrente falta de mão de obra especializada e de materiais, produziu, no espaço de 38 anos, cerca de 27 embarcações, pelo que pudemos apurar até a data: uma nau, quatro fragatas, sete corvetas, dois bergantins, três chalupas, quatro charruas, uma canoa de cerimónia⁸, quatro canoas artilheiras e um iate.

Ano	Nome	Tipo	Arm. ^a	Local	Medidas CxBxP	Autor
1761	desconhecido (CGC)	corveta?		Pará		Manuel Lopes da Silva?
1763	<i>S. Francisco Xavier</i> (CGC)	corveta		Pará		Manuel Lopes da Silva (CGC)
1764	desconhecido (CGC)	corveta		Pará		Manuel Lopes da Silva (CGC)
1765?	desconhecido	fragata	50	Pará	170x40x20	Luís Isidoro Gouveia
1766	<i>Nossa Senhora de Belém</i> (e S. José?)	nau	54/60	Pará	181x40x26	Luís Isidoro Gouveia
1766	desconhecido	iate		Pará	60x14x?	
1768	<i>S. Pedro Gonçalves</i> (CGC)	corveta				
1768	<i>Nossa Senhora da Oliveira</i> (CGC)	corveta				
1773	<i>Nossa Senhora do Pilar</i>	canoa			51,5x14x5	Joaquim Vicente Foro
1775	<i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>	chalupa	8	Pará	53,5x11,5	Manuel Vicente Nunes (plano)
1775	<i>Nossa Senhora da Boa Viagem</i>	chalupa	8	Pará	53x11,5	Manuel Vicente Nunes (plano)
1776	N ^a S ^a da Atalaia da Vigia das Salinas	chalupa		Pará		
1780	Monte de Ouro (?)	fragata				
1783	N ^a S ^a do Pilar, S. João Baptista	canoa art. ^a		Barcelos		Ten-Cel João Batista Martel (des)/Romualdo José Andrade
1783	N ^a S ^a da Graça, S. José	canoa art. ^a		Barcelos		Ten-Cel João Batista Martel (des)/Romualdo José Andrade
1783	N ^a S ^a da Conceição, S. Gonçalo	canoa art. ^a		Vila Ega		
1783	N ^a S ^a das Dores, S. Bento	canoa art. ^a		Vila Ega		
1786	desconhecido	corveta		Pará		Joaquim Vicente Foro
1792	Barco Macho	bergantim	16/14+4	Pará		Joaquim Vicente Foro?
1793	Princesa Real - N ^a S ^a da Esperança	charrua	24/2	Pará		Joaquim Gomes Mota?
1795	S. Carlos Augusta	charrua	20/2	Pará		Manuel José da Silva
1796	Águia	charrua	20/2	Pará		Manuel José da Silva
1796	S. João o Magnânimo	charrua	26/18/2	Pará	41x10x7,5	Manuel José da Silva
1797	Princesa da Beira /Mondego	corveta/ch		Pará/RJ?		Manuel José da Silva/JGM
1797	Pérola/Princesa da Beira	fragata	40/44	Pará		Joaquim Gomes Mota
1798	Amazona	fragata	46/50	Pará		Joaquim Gomes Mota
1799	Espadarte/Espadarte Brilhante	bergantim		Pará	?x22x?	

Tabela I – Mapa da construção dos estaleiros de Belém do Pará, 1761-1799

Ali também se fez escola, precisamente graças aos vários oficiais que vieram de Lisboa, não apenas construtores, mas muitos carpinteiros que, depois de ali trabalharem, chegariam ao cargo de construtores, como o conhecido Joaquim Vicente Foro (act. 1761-1798), de quem oportunamente falaremos. Outros construtores que ali desenvolveram a sua carreira foram Manuel José da Silva (act. 1789- fal. 26/4/1796), Joaquim Gomes da Mota (act. 1796-1798, que se notabilizou pelas suas fragatas), Joaquim Raimundo da Cruz (act. 1818), Francisco Maria Araújo (act. 1818), ou Valentim José (act. 1821).

O CONSTRUTOR LUÍS ISIDORO DE GOUVEIA

Como refere Esparteiro (ESPARTEIRO, 1977, p. 24), a nau foi lançada ao mar a 26 de março de 1766, momento por onde começa a história deste navio. Mas, logo aí, as informações mostram-se pouco claras, e mesmo contraditórias, no tocante ao seu autor – António da Silva, Luís Isidoro, ou ainda um certo Jerónimo.

Uma leitura mais atenta da vária documentação não deixa margem para dúvida. A começar pelo livro *Despesa feita com a construção da Nau de Guerra Nossa Senhora de Belém e S. Jozé, que por ordem de S. Magestade se fabricou no Arsenal da Cidade do Pará*⁹, referido aliás pelo próprio Esparteiro, que indica claramente o nome de Luís Isidoro de Gouveia: “Recebeu o construtor, Luís Isidoro de Gouveia, o giz e o cordel que veio de Lisboa”¹⁰. A autoria do mesmo é desde logo comprovada pelo parecer elaborado sobre a escolha do local do estaleiro para a construção da nau, a 23 de junho de 1761, onde o mesmo Luís Isidoro subscreve o documento como “Constructor da Nau que Sua Magestade manda fazer”¹¹. Alguns dias depois, a 5 de julho de 1761, um outro ofício do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, dá conta da chegada a Belém daquele mestre: “Aqui chegou o Construtor Luis Izidoro de Gouveya e sem embargo de ter alguma demora a obra da Náu para que vem destinado”; assim como num requerimento apenso, em que solicita

lhe seja pago o ordenado desde o dia em que embarcou em Lisboa, como era hábito – “Luis Izidoro de Gouvêa, Constructor da Nau que V.^a Mag.e foi servido mandar fazer na Cidade de Bellém do Gram Pará”¹². Novamente, a 16 de novembro, subscreve uma notificação do engenheiro Henrique António Galuzzi, como “O Mestre Construtor da Nau”¹³. Esta confirmação vai manter-se ao longo dos anos seguintes, até a data da trágica morte, em março de 1765, a um ano de ver concluída a sua principal obra.

Até à data, não encontramos nenhum documento que atestasse qualquer pagamento ao referido mestre construtor António da Silva Araújo, cuja atividade está bem documentada nos estaleiros da Bahia, e depois no Rio de Janeiro.

O único construtor que se mantém a operar neste período é o da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, a que já nos referimos, Manuel Lopes da Silva. A este, se deve pelo menos a construção de três corvetas, embora não gozasse de particular notoriedade, dados os lapsos que cometeu na segunda, a *S. Francisco Xavier*, lançada ao mar em 20 de fevereiro de 1763. A corveta sofreu de erros graves de construção, que decorreram da responsabilidade do construtor, como se refere no ofício de 16 de março, em que o Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, justificava ao Secretário de Estado da Marinha o facto da corveta não ter seguido para Lisboa, nem o poder vir a fazer num curto espaço de tempo: “Manuel Lopez Construtor das embarcaçoens da Companhia nesta Cidade, ou por ignorante, ou por presumir de inteligente, alterou as medidas que trouxe de Lisboa para a sobredita Corveta, dando lhe mais comprimento na forma que declara a certidão do exame, e não podendo com a mastreação, quanto mais com o pano, apenas chegou à Bahia do Sol com muito trabalho, arribando a este porto”¹⁴.

Apesar de tudo, o mestre construtor continuará em funções, embora não por muito mais tempo, vindo a falecer nesse mesmo ano. E será precisamente o então mestre carpinteiro Joaquim Vicente Foro a desempenhar as funções do construtor, como o próprio refere numa súplica á rainha¹⁵.

Voltando a Luís Isidoro de Gouveia, não possuímos muitas informações sobre este construtor, para além do facto de ter chegado a Belém, em junho de 1761, precisamente com o encargo de dirigir a construção da nova nau. Apesar de Manuel Bernardo de Melo e Castro só dar conta da sua chegada no ofício de 5 de julho¹⁶, ele era já um dos subscritores do relatório da escolha do local para se instalar o estaleiro respectivo, como vimos, de 26 de junho. Muito provavelmente era um mestre carpinteiro do Arsenal de Lisboa, que ascendera pela experiência, tendo trabalhado com o grande construtor Manuel Vicente Nunes (SALDANHA, 2016), com quem terá aprendido, embora não cremos que soubesse desenhar navios.

Para além da Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, a mais importante tarefa da sua vida, parece que foi também o responsável pela construção de, pelo menos, uma fragata de guerra (ou mesmo duas), da qual aqui apresentamos dados inéditos.

A primeira referência à construção desta fragata data de 5 de julho de 1761, quando o provedor da Fazenda Real da Capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, dá conta da ordem régia que o encarregara da supervisão e construção de uma fragata de 50 peças, cuja ordem pretende cumprir de imediato¹⁷. Em ofício de 12 de julho, onde se volta a aludir ao fabrico no Arsenal da construção da “Fragata de Guerra”, e do mapa do sítio elegido para a dita fábrica, faz-nos saber que esse projeto tinha sido ordenado pelo rei em carta datada de 21 de abril, o que é de veras interessante, pois antecede a data do início da nau (7 de junho), embora não necessariamente a correspondente ordem régia¹⁸. Dois dias depois, a 14, refere que o pagamento das férias da fragata devia ser custeado pela Companhia-Geral do Comércio, de acordo com o aviso expedido em abril¹⁹. À primeira vista, isto poderia indicar que a responsabilidade da construção seria daquela companhia, mas não foi assim, como veremos. No final do ano, a 2 de novembro²⁰, ficamos a saber que os materiais para a sua construção vieram de Lisboa a 17 de junho, portanto, atrasando em dez dias o início da fábrica, relativamente ao da Nau *Nossa Senhora de Belém*.

Infelizmente, não possuímos qualquer notícia sobre o desenvolvimento da construção da fragata no tocante ao ano de 1762, situação aliás análoga à da nau, embora para esta última tenhamos os registos de despesa do livro já referido.

Bem mais rico é o ano de 1763, com os três ofícios datados de 14, 24 e 27 de julho, que nos fornecem preciosas informações. No primeiro, apenas se pede para o Arsenal a construção da fragata de “ao menos, seis marinheiros”²¹ e, pela primeira vez, se fala no mesmo ofício, das duas construções em curso, a nau e a fragata, portanto, distintas. No segundo, faz-se referência ao risco que acompanha a carta, onde se mostra o estado adiantado da obra e construção da “Fragata de Guerra” que se estava fazendo naquela cidade. Apesar do desenho, ressalta a pena de que “se não possa conhecer a qualidade das madeiras escolhidas e iguais de que se vai formando”, mas que todos os capitães e mestres de navios que saem daquele porto, são testemunhas de vista e “inteligentes” que, “tendo-a visto e examinado miudamente, poderão informar da duração que poderá ter o seu serviço”²².

Na Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino, existe uma “Vista de embarcação” que podemos naturalmente associar a esta fragata²³. Talvez não seja exatamente o “risco” referido no ofício, até porque o desenho data de 26 de julho, mas não há dúvida que se trata do mesmo navio, com as indicações do seu estado de adiantamento, segundo a legenda do mesmo: “Vista do que está cheyo com forro, e escoas na fragata de guerra que se fabrica no Arsenal de Guerra do Gram Pará em 26 de Julho de 1763”.

Graças a isto, e à escala ali patente (pés ingleses), podemos verificar que as suas medidas eram as seguintes: comprimento de quilha: 143 pés; fora a fora: 170 pés; boca: 40 pés; pontal: c.20 pés (a meia-nau).

O seguinte ofício, do dia 27, é igualmente de grande importância porque nos fornece um registo da despesa efetuada, quer com a obra do Arsenal, como com a fragata, até aquele momento²⁴. Este registo permite, do mesmo modo, tal como o anterior, esclarecer qualquer equívoco que possa surgir quanto

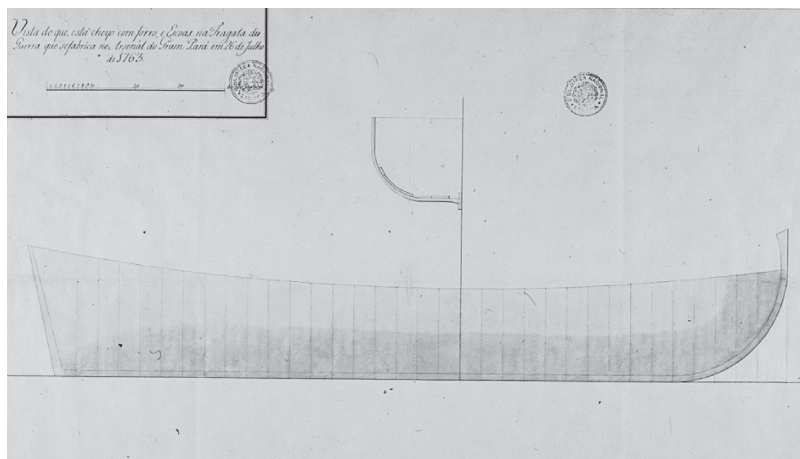


Figura 3 – Vista do que está cheyo com forro, e escoas na fragata de guerra que se fabrica no Arsenal de Guerra do Gram Pará em 26 de Julho de 1763, c. 1763, desenho técnico: nanquim, color.; 43,6 x 64,1 cm em folha 43,6 x 66,8 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

às obras destes dois navios. Ou seja, como é sabido, nem sempre as designações usadas em Portugal são coincidentes, tanto no tempo, como para o mesmo navio, que pode ser referido indistintamente como nau ou fragata (ou fragatinha etc.). Perante estas informações, podemos verificar que estamos na verdade perante duas embarcações distintas, dado que o valor da despesa da fragata importava, a essa data, em 7.447\$052 reis, enquanto que a nau, não obstante o grande atraso no fabrico, totalizava já os 13.954\$285 reis, em agosto desse ano.

As últimas notícias referentes à construção de uma fragata, datam de agosto e novembro de 1764. Na primeira, apenas se refere o envio de uma lista de materiais necessários para a obra da fragata “que se está fabricando no Arsenal da Cidade”²⁵. A segunda é uma carta do poderoso João de Almada e Melo, governador da Justiça e Relação do Porto, dando conta da impossibilidade de encontrar ali carpinteiros ou calafates, nem mesmo entre os oficiais presos nas cadeias, que quisessem servir “Sua Majestade nos Estados do Pará na factura da Fragata que alli se acha construindo”²⁶. Dificuldade, aliás, que se estendia à construção da nau, como se verá.

Depois disto, a documentação existente não volta a referir este navio, que terá sido concluído nos finais de 1765 ou inícios de 1766. Curiosamente, a notícia do óbito de

Luís Isidoro, referido como o construtor que “se achava encarregado de fazer a Fragata de Guerra”. No entanto, é provável que se tenha confundido com a nau, dado que as informações da carta se referem aos cuidados tomados com o *Nossa Senhora de Belém*.

Aos 21 de março de 1765, morre Luís Isidoro de Gouveia, vítima de um trágico acidente de

trabalho: “recebendo no Arsenal o golpe de hum páu de que foy sumamente maltratado”²⁷, sem ter tido a oportunidade de ver concluído o seu trabalho, o que sucederá apenas um ano e uma semana após o seu falecimento.

O NOSSA SENHORA DE BELÉM E S. JOSÉ

Aquele que seria o maior navio construído no novo Arsenal de Belém, como vimos, padeceria de um longo processo de construção. Em larga medida, isso derivou de várias circunstâncias: por um lado, a necessidade de se construir um estaleiro próprio e adequado, a concorrência do estaleiro vizinho da Companhia-Geral do Comércio, a falta de mão de obra especializada, e de materiais, sobretudo de ferro, dado que, no tocante à madeira, ela era abundante.

O seu construtor, Luís Isidoro de Gouveia, como vimos, chegou a Belém com muitos outros oficiais, em maio ou junho de 1761, terá trazido consigo de Lisboa o plano do navio. Apesar de se tratar de uma nau, não era, no entanto, um projecto demasiado ambicioso, de modestas dimensões e, dentro da categoria dos navios de linha europeus, era considerado de 4ª classe (*fourth rate*), navio de duas pontes com 50-60 peças de artilharia, o que o colocava muito próximo de um de 5ª classe, ou seja, uma grande

fragata. Note-se, aliás, que a fragata pedida ao mesmo estaleiro era precisamente de 50 peças. Segundo Esparteiro (ESPARTEIRO, 1977, p. 25), tinha 167 pés de quilha, 41 pés de boca, e 33 pés de calado, e Celestino Soares, apesar das diferenças, indica medidas muito semelhantes: comprimento 180 pés, boca 47 pés, e calado de 39 pés.

A 5 de julho de 1760, quando se dava conta da chegada do construtor, já se tinha noção do atraso em que a fábrica se encontrava, referindo-se que, “sem embargo de ter alguma demora a obra da Nau para que vem destinado”, o mestre já se tinha ocupado a trabalhar no exame dos sítios²⁸. E no dia 11 desse mês, também se informava que os oficiais de ferreiro que tinham chegado para a construção do navio estavam inativos, “sem culpa sua”, por não haver ferro com que pudessem trabalhar, ali, ou em qualquer outro lado. Chegou-se mesmo a pedir uma arroba à Companhia-Geral do Comércio, a qual respondeu que só tinha o suficiente para o seu próprio navio²⁹.

Em novembro, como vimos, usaram-se as estacas ponteadas de ferro no estaleiro que tinham vindo para a construção do navio. Entretanto, as obras parecem continuar muito lentamente, e só decorridos 17 meses, em abril de 1763, voltamos a ter notícias do seu desenvolvimento, e do estado em que se encontrava, relatado pelo seu construtor, Luís Isidoro, e o calafate Henrique Ferreira: “ella já está embalizada, e só lhe faltam trinta e quatro páos para estar completa de seu Liame. Para o mayor trabalho que pode a sua construção se necessita de doze Officiaez de Carpinteyro ao menos, e hum Mandador que possa suprir nos impedimentos do Constructor. Hum Mestre Calafate que tome conta da Obra...”³⁰. Como podemos notar, ao fim de dois anos, o navio ainda nem sequer tinha completo o seu liame.

A 17 de junho, chegam mais carpinteiros e materiais de Lisboa para a construção da nau, que não parecem ser suficientes, dado que, a 14 de julho se refere serem precisos mais géneros para a fábrica e serviço do Arsenal, e que, dos oficiais que tinham vindo, dois faleceram, bem como o aprendiz do mestre calafate, pelo que podiam vir outros e, pelo menos mais seis marinheiros³¹.

Em janeiro de 1764, chegam da capital novos bens, assim como oficiais, mas com a indicação que os mesmos deveriam voltar ao reino quando a obra estivesse concluída. Em março é remetida para Lisboa uma “Planta da Nau”, dando a conhecer o seu estado, a qual “se acha já a primeira coberta com vãos, curvas medianias, e Abitas, e principiada a sintar”, ou seja, o casco ainda estava em fase de conclusão³². Durante o mês de junho, volta a pedir-se mais oficiais de carpinteiro e de calafate, pois “sem eles dificilmente [a obra] poderá adiantar-se”. Não se deixa contudo de elogiar o trabalho do construtor e a qualidade da empreitada: “não obstante, a obra que se faz he perfeita, e tudo se deve ao grande zello e actividade do Constructor de sorte que se a Nau não excederá da Bahia³³, pode V.^a Ex.^a estar certo que a há-de igualar quanto à construção.”³⁴. A 17, volta o novo governador, Fernando da Costa de Ataíde e Teive de Sousa Coutinho, lamentando o dissabor que o secretário de Estado da Marinha sentiu com a notícia da paragem da fábrica, insiste que não é possível acabar nem adiantar a nau tão depressa com os pouco oficiais que estão a trabalhar nela, e que, se não vierem outros, ela levará dois anos, ou mais, a concluir. Também informa que não foi possível fazer uso dos oficiais da Companhia do Comércio, porque estes estavam ocupados na construção do seu “terceiro navio”. As obras encontram-se por isso paradas, mas o governador mandou colocar um “tilhado de Ubim” para que a mesma não se estrague³⁵.

Mas as coisas parecem melhorar no mês seguinte, quando se dá conta que a “Nau de Guerra”, tem já “as portas abertas para a primeira bateria, brevemente ficará acabada do forro; e para V.^a Ex.^a ser instruído do estado em que se acha, remeterei a sua Planta”³⁶.

No ano seguinte, a 21 de março, como vimos, morre o construtor Luís Isidoro, deixando assim a nau órfã, o que provoca uma nova paragem: “não havendo aqui pessoa de quem confiasse a execução do Risco, fiz reparar a Náo das injúrias do tempo com huma nova cobertura de Ubim”. No entanto, não querendo criar nova desilusão no secretário de Estado, remata dizendo que era “praticável concluir a Náo em quatro athe

cinco mezes de obra mais preciza para hir ao Mar em março próximo futuro³⁷, o que de facto virá a suceder.

Em setembro, solicita-se a nomeação de tropas para a guarnição da nau, composta por uma companhia de infantaria, um destacamento de artilharia de 36 homens, mais dois oficiais, dois sargentos e um tambor. São também nomeados os Capitães de Mar e Guerra João de Mello (que será o primeiro comandante do navio)³⁸, Frederico Jacob de Weinholtz e Rodrigo Inácio de Barros. Para escrivão da mesma, é nomeado o Capitão Filipe dos Santos Lisboa.

Durante este período final, a direção das obras parece ter sido assumida por Manuel Francisco Beyres, um desconhecido construtor que aparece nas folhas de pagamento dos meses de junho a agosto de 1766³⁹.

Os primeiros meses desse ano são ocupados já em trabalhos de conclusão (tabuado) e decoração, como o oratório (douramento, obras de latão, pintura do altar por Tomaz Ribeiro), cadeiras de damasco, duas mesas, fogão, peças de bronze, pintura e vidraças da nau, algumas das quais já posteriores ao seu lançamento.

Por fim, a 26 de março de 1766, ao fim de quase cinco anos, numa "Quarta-feyra de Trevas se deitou a Nau de Guerra ao Mar e sahiu do Estaleyro com bom sucesso universal gosto e aplauso de todos"⁴⁰. Não obstante um pequeno problema com a quebra de um cabo, o lançamento foi um sucesso, não deixando de se salientar quer a qualidade da construção, como as "excelentes madeiras de que vai fabricada"⁴¹.

Até à data, a única imagem conhecida do navio é a representada no famoso *Mapa geral das Naus e Fragatas de Guerra*, de

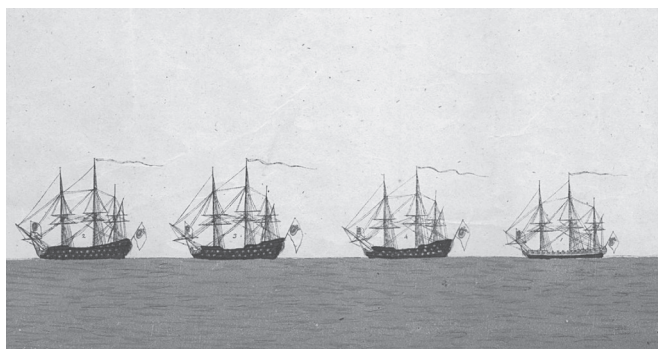


Figura 4 – Nau N.ª S.ª da Ajuda (2), N.ª S.ª dos Prazeres (3), Nossa Senhora de Belém (4), e a Fragata N.ª S.ª da Nazaré (1), In *Mapa das Naus e Fragatas de guerra Portuguezas que se emcorporarão na Esquadra do Sul* (porm.), 1776, (reprodução impressa) Biblioteca Nacional, Lisboa

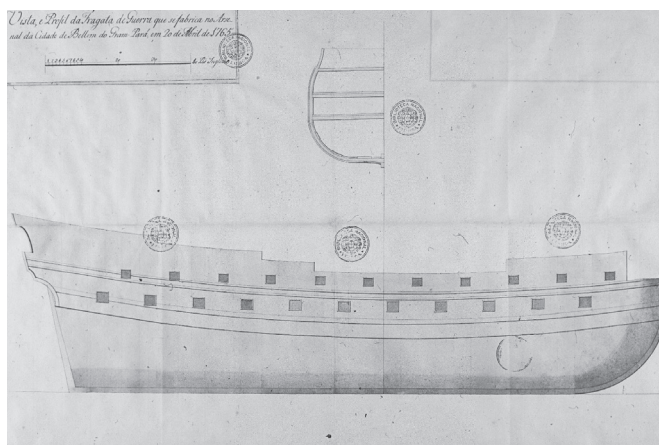


Figura 5 – Vista e perfil da fragata de guerra que se fabrica no Arsenal da cidade de Bellem do Gram Pará, Escala [ca. 1:10]. 1765, 1 desenho técnico: color.; 43,7 x 64,1 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

1776, de que se conhecem três versões ligeiramente diferentes. Na correspondente legenda, refere-se que se trata de "Verdadeiras Figuras de Naus e Fragatas Portuguezas", pelo que, pelo menos, devem ter havido um cuidado de as representar próximas da realidade.

Podemos ali observar que a *Nossa Senhora de Belém* e *S. José*, com o número 4, é de duas pontes e meia, com tolda e castelo, à semelhança das duas outras naus a seu lado, a *Nossa Senhora da Ajuda* (2) e a *Nossa Senhora dos Prazeres* (3).

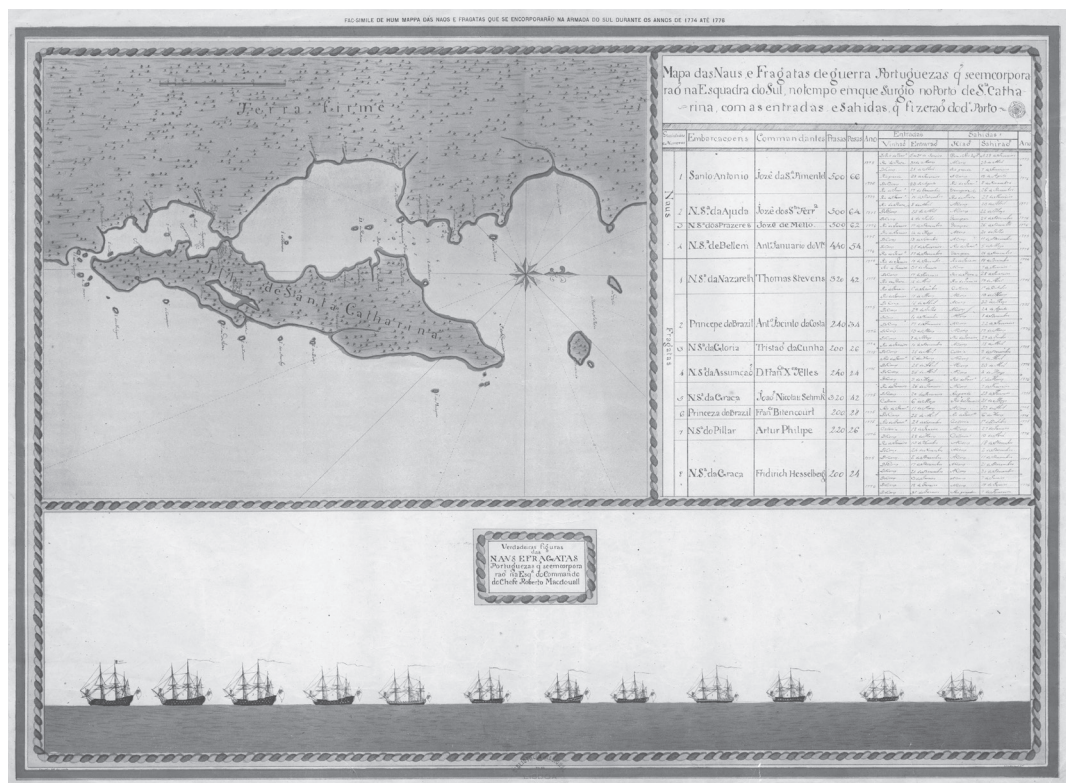


Figura 6 – *Mapa das Naus e Fragatas de guerra Portuguezas que se incorporarão na Esquadra do Sul* (porm.), 1776, (reprodução impressa) Biblioteca Nacional, Lisboa

Contudo, é nitidamente mais pequena, tanto em comprimento, como em altura, ou em poder de fogo (as duas são de 62-64 peças e a *Belém*, de apenas 54). Pelo ofício de 26 de junho de 1761, sabemos que o plano original era para uma nau de 60 peças⁴², mas que chegou a armar de 42 (1791), 50, 54 (no dia do lançamento em 1766), 60, 64 (SOARES, 1865, p. 591), e até 70, segundo refere Marques Esparteiro (ESPARTEIRO, 1977, p. 25). No entanto, parece existir outra representação da nau, num desenho inédito da Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino, datado de 1765⁴³.

Apesar da legenda do mesmo tratar-se de uma *Vista e perfil da fragata de guerra que se fabrica no Arsenal da cidade de Bellem do Gram Pará*, cremos que se trata efectivamente da *Nossa Senhora de Belém e S. José*, e que o desenhador, ou quem ali escreveu a legenda, terá confundido os dois navios que ali se encontravam ainda em construção.

Em primeiro lugar, as medidas não correspondem ao desenho da fragata que já vimos

anteriormente, datado de 1763 [Fig.3], cujo comprimento da quilha é superior em 22 pés. Depois, temos sérias dúvidas, não obstante tratar-se de uma fragata grande, de 50 peças, que a mesma fosse de duas pontes, dado que a maioria das fragatas portuguesas dessa época, como aliás se verifica nas oito representadas no *Mapa geral das Naus e Fragatas de Guerra*, de 1776, [Fig.6] são de apenas uma ponte, com uma bateria, bateria e meia (na tolda)⁴⁴. Quando de duas baterias, uma delas ficava no convés.

Assim, se por um lado, parece haver dificuldades em identificar o referido desenho com o de uma fragata, no tocante à nau *Belém*, existem diversos aspectos que são mais coincidentes. A saber, estamos perante um navio de duas pontes, com tolda e castelo, com duas baterias, de 22 portinholas por bordo, o que perfaz exactamente as 44 peças indicadas por Esparteiro – às que se deveriam acrescentar mais oito na tolda, e duas no castelo, para atingirem o total das 54 peças de artilharia (ESPARTEIRO, 1977, p. 25).

Além disso, de acordo com a escala do desenho, verifica-se uma concordância quase perfeita entre as medidas apontadas na *Vista*, e as indicadas por Esparteiro, e o então comandante da nau, Manuel Ferreira Nobre, em 1791:

	Comprimento quilha/pés	Boca	Pontal
<i>Vista e perfil</i>	165	40	26
M. F. Nobre	165	40	34
A. M. Esparteiro	167	41	33

O desenho do casco é muito idêntico à curvatura do modelo inglês, embora bem diferente nas proporções, cujo rácio (cxb) é de 4,5:1,

fazendo o navio muito estreito, e veloz, aproximando-se do design dos navios de Manuel Vicente Nunes (SALDANHA, 2016, pp. 478-485).

O único testemunho do *Nossa Senhora de Belém e São José* que conhecemos é o de Joaquim Celestino Soares, que teve a fortuna de a ter visto pessoalmente, sobre a qual diz: “nos parecia lindo barco, e a namorávamos quando a descobríamos surta a leste da Torre de Belém... Quando a encaharam para ser desmanhada, não tinha o menor alquebramento, e até ao fim do seu desmancho, nunca fez agoa” (SOARES, 1865, p. 591).

BIBLIOGRAFIA

1. Fontes Manuscritas:

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA – ARQUIVO HISTÓRICO, Lisboa

– Livro Mestre Oficiais da Armada Portuguesa, 1744-1811.

– Despesa feita com a Construção da Nau de Guerra “Nossa Senhora de Belém e São José” que se fabricou no Arsenal do Pará, 1761-1766, PT/BCM-AH/DGM/1/01.

– Nau “Nossa Senhora de Belém”, 1770-1791, PT/BCM-AH/NA/NAU “NOSSA SENHORA DE BELÉM” – Livro de Registo de Receita e Despesa do Almojarife Respeitante à Alimentação e Materiais; e o Livro de Registo do Ouro Entregue na Nau “Nossa Senhora de Belém” Para Ser Transportado do Brasil Para Lisboa.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO [AHU], Lisboa

– Fundos: Administração Central; Conselho Ultramarino; Portugal – Reino, Ultramar; Brasil – Geral, Pará; Iconografia.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO [ANTT], Lisboa

– Reprodução de documentos do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Projecto Reencontro, 1784-1787, PT/TT/PREE/2/120, Ofício 78.

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).

2. Obras consultadas:

CABREYRA, José de. Naufragio da Nao N. Senhora de Belem feyto na terra do Natal no cabo de Boa Esperanca : [et] varios sucessos que teve o Capitao Joseph de Cabreyra, que nella passou à Índia no anno de 1633. Lisboa: Por Lourenço Craesbeck Impressor d'EIRey, 1636.

ESPARTEIRO, António Marques. Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910). Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976.

_____. Três séculos no mar, 1640-1910. 11 Partes. 32 vols. Lisboa: Ministério da Marinha, 1974-1987.

GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos; LEIVAS, Luís Cláudio Pereira. "Conquista de Caiena. In: História Naval Brasileira. v.2. T. 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.

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

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

_____. "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)". In: Navigator. no 27. Rio de Janeiro: junho 2018.

SOARES, José Augusto Celestino. Quadros Navais ou colecção dos folhetins marítimos do patriota seguido de huma epopeia naval portuguesa por Joaquim Pedro Celestino Soares official da armada. Parte III. Lisboa: Imprensa Nacional, 1865.

NOTAS

¹ Também conhecido apenas como Nossa Senhora de Belém, e que não deve ser confundido com a malograda nau homónima que, em 1633, a caminho da Índia, naufragou no Cabo da Boa Esperança, e cujo relato foi publicado pelo seu capitão (CABREYRA, 1636).

² ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 26 junho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a escolha do sítio para instalação do estaleiro em que se irá fabricar uma nau real. Anexo: termo (cópia). AHU_CU_013, Cx. 49, D. 4517.

³ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 12 julho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as diligências tomadas relativas à construção de uma fragata de guerra na cidade de Belém do Pará. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4582.

⁴ [AHU], Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino, Planta e perfil do Arsenal para a construção de huã nau de 50 Peças: com q. se declarão as circunstancias do terreno e fundo do rio para se poder lançar a mesma nau... - Escala [ca.l:600]. - [ca. 1761]. - 1 planta ms. desenho a nanquim, color.; 71,3 x 50,8cm em folha 74,5 x 53cm. AHU_CARTm_013, D. 0799.

⁵ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 16 novembro 1761. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o estado de edificação da obra do Arsenal e acerca do que se gastou na construção de uma nau em Belém do Pará. Anexo: certidão. AHU_CU_013, Cx. 51, D. 4687.

⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 27 julho 1763. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as despesas que se realizaram com a construção de uma fragata de guerra. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4979.

⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1766, outubro, 17, Pará. OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo cópia das folhas de pagamento dos oficiais que trabalharam na construção da nau de guerra "Nossa Senhora de Belém e São José", dos anos de 1761 a 1766. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 59, D. 5289. Este documento está mal classificado, dado que as folhas de pagamento apenas contemplam os meses de 15 de junho a 3 de agosto de 1766.

⁸ Para além, naturalmente, de dezenas de outras canoas mais pequenas.

⁹ BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA – ARQUIVO HISTÓRICO, Lisboa. Despesa feita com a Construção da Nau de Guerra "Nossa Senhora de Belém e São José" que se Fabricou no Arsenal do Pará, 1761-1766, PT/BCM-AH/DGM/1/01

¹⁰ BCM-AH, "1764, 4 de Janeiro", Despesa feita com a Construção da Nau de Guerra Nossa Senhora de Belém..., 1761-1766, fol. 8.

¹¹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 26 junho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a escolha do sítio para instalação do estaleiro em que se irá fabricar uma nau real. Anexo: termo (cópia). AHU_CU_013, Cx. 49, D. 4517.

¹² [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 5 julho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta da chegada de Luís Isidoro de Gouveia, que irá dirigir os trabalhos de construção de uma nau, e as providências que tomou para a sua execução. Anexo: requerimento. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4569.

¹³ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 16 novembro 1761. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o estado de edificação da obra do Arsenal e acerca do que se gastou na construção de uma nau em Belém do Pará. Anexo: certidão. AHU_CU_013, Cx. 51, D. 4687.

¹⁴ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 16 março 1763. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre os problemas verificados na construção da nova corveta da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, com a alteração das medidas vindas de Lisboa, pelo construtor das embarcações daquela Companhia, Manuel Lopes, não tendo seguido viagem. Anexo: termos (cópias). AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4906.

¹⁵ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1779, dezembro, 29. Requerimento de Joaquim Vicente Foro para a rainha [D. Maria I], solicitando a sua nomeação para o lugar de mestre da Ribeira do Arsenal da cidade de Belém do Pará. Anexo: auto. AHU_CU_013, Cx. 84, D. 6902.

¹⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 5 julho 1761. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4569.

¹⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1761, julho, 5, Pará. OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta da ordem régia que o encarregara da supervisão e construção de uma fragata de cinquenta peças, e de que a mesma ordem será cumprida com o maior zelo. Anexo: 2ª via. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4562.

¹⁸ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1761, julho, 12, Pará. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as diligências tomadas relativas à construção de uma fragata de guerra na cidade de Belém do Pará. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4582.

¹⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1761, julho, 14, Pará. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a forma de pagamento dos salários dos trabalhadores da construção de uma fragata nos estaleiros da cidade de Belém do Pará, pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4584.

²⁰ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1761, novembro, 2, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o recebimento dos géneros que vieram do Reino para a construção de uma fragata de guerra, pela Provedoria da Fazenda Real da capitania do Pará, e que foram entregues ao almoxarife daquela provedoria, Bento de Figueiredo Tenreiro. AHU_CU_013, Cx. 51, D. 4662.

²¹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1763, julho, 14, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio das relações dos géneros e instrumentos necessários para o fabrico da nau e para o serviço do Arsenal. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4965.

²² [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1763, julho, 24, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a evolução das obras de construção da fragata de guerra no Arsenal da capitania. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4972.

²³ Veja-se, desenho técnico: nanquim, color.; 43,6 x 64,1 cm em folha 43,6 x 66,8cm. Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino, AHU_CARTm_013, D. 1271. Não podemos deixar de agradecer a Augusto Salgado a chamada de atenção para a existência deste desenho.

²⁴ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1763, julho, 27, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as despesas que se realizaram com a construção de uma fragata de guerra. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4979.

²⁵ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1764, agosto, 1, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre os materiais necessários para a construção da nova fragata de guerra no estaleiro do Arsenal da cidade de Belém do Pará. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5157.

²⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1764, novembro, 8, Porto. OFÍCIO de João de Almada para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a necessidade do envio de carpinteiros e calafates para servir na construção da nova fragata de guerra nos Arsenais da capitania do Pará. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5175.

²⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1765, abril, 17, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, comunicando o falecimento do mestre

construtor de naus, Luís Isidoro de Gouveia, e solicitando ajuda de custo para a sobrevivência da viúva daquele oficial, em atendimento aos bons serviços por ele prestados. AHU_CU_013, Cx. 58, D. 5201.

²⁸ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 5 julho 1761. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4569.

²⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 11 julho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a chegada de oficiais de ferreiro para as obras de construção da fragata de guerra e a grande falta de ferro necessário para se prosseguir tal obra, e as medidas que tomou a respeito dos povoadores chegados das ilhas e que foram enviados para o Macapá. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4581. Erro de classificação do documento. O mesmo não fala da fragata de guerra, mas sim da nau.

³⁰ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 15 abril 1763. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a necessidade de carpinteiros e materiais para se terminarem os trabalhos de construção da nau. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4919.

³¹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 14 julho 1763. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio das relações dos géneros e instrumentos necessários para o fabrico da nau e para o serviço do Arsenal. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4965.

³² [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 7 março 1764. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a construção da nova nau de guerra nos estaleiros da cidade do Pará. AHU_CU_013, Cx. 55, D. 5049.

³³ Deve tratar-se de uma referência à *Santo António* e *S. José* (1763-1822), nau de 64 peças que foi lançada à água na Baía em 29 de janeiro de 1763, construída sob a direção de António da Silva Araújo.

³⁴ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 3 junho 1764. OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio de madeiras por um galeão e a necessidade de alguns carpinteiros e calafates do Reino para a construção da nova nau de guerra nos estaleiros da cidade do Pará. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5122.

³⁵ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 17 junho 1764. OFÍCIO do governador e capitão-general [do Estado do Pará e Maranhão], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a obra de reconstrução da Fortaleza do Macapá, o estabelecimento da povoação do Rio Uanará-jucú, a obra do Fortim da Barra, a construção da nova nau de guerra, e a remessa de madeiras daquele Estado para o Reino. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5136.

³⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 31 junho 1764. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a construção da nau de guerra no estaleiro de São Boaventura na cidade de Belém do Pará, e remetendo a respetiva planta pelo navio *Nossa senhora da Conceição*. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5151.

³⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 17 abril 1765, Pará. AHU_CU_013, Cx. 58, D. 5201.

³⁸ Que precedeu o famoso Bernardo Ramirez Esquivel, o segundo, dum total de doze comandos.

³⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1766, outubro, 17, Pará. AHU_CU_013, Cx. 59, D. 5289.

⁴⁰ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1766, março, 28, Pará. OFÍCIO do ouvidor geral da Capitania do Pará, Feliciano Ramos Nobre Mourão, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o lançamento ao mar da nova nau de guerra construída nos estaleiros da Capitania do Pará, partindo com destino ao porto da cidade de Sacramento. Obs.: doc. de carácter particular. AHU_CU_013, Cx. 58, D. 5258.

⁴¹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1766, março, 29, Pará. OFÍCIO do juiz de fora [e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará], José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o incidente ocorrido com a nau construída nos estaleiros daquela capitania; os recursos apresentados no Juízo da Coroa devido ao casamento do Alferes Raimundo de Figueiredo; e a oposição do administrador da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Miguel João Caetano, exigindo que os escritos da mesma Companhia não fossem vistos pelos ministros daquele governo sem o seu consentimento. Obs.: doc. de carácter particular. AHU_CU_013, Cx. 58, D. 5260.

⁴² [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 26 junho 1761. AHU_CU_013, Cx. 49, D. 4517.

⁴³ [AHU], Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita. Vista e perfil da fragata de guerra que se fabrica no Arsenal da cidade de Bellem do Gram Pará. Escala [ca. 1:10]. – ...em 20 de julho de 1765 – 1 desenho técnico: color.; 43,7 x 64,1 cm. AHU_CARTm_013, D. 1272. Devemos também a Augusto Salgado a indicação da existência deste desenho, a quem, uma vez mais, agradecemos.

⁴⁴ Exceção apenas para a *S. Francisco Xavier* e *Santo António*, também referida como nau, construída em Damão, em 1769, mas dirigida pelo construtor dinamarquês João André Collen.