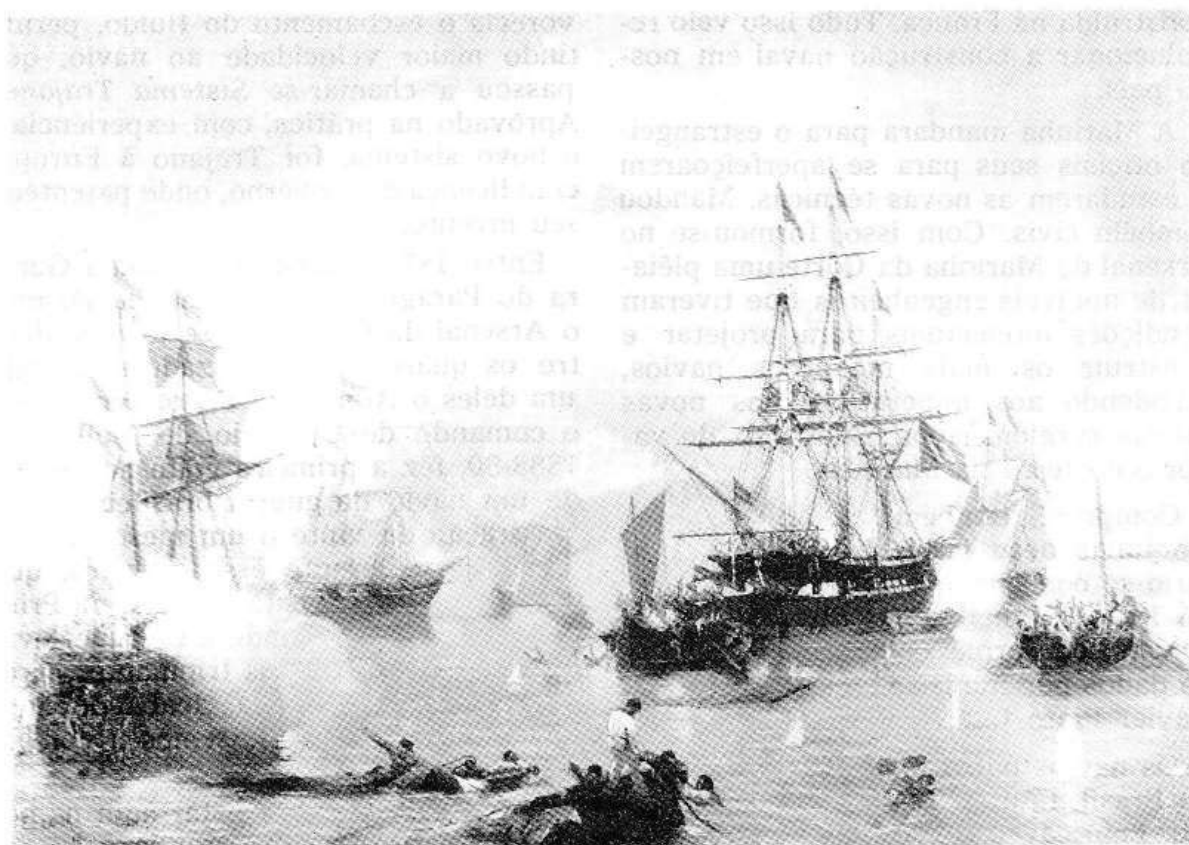




DEFESA DA CORVETA MACEIÓ

Óleo de E. De Martino. Acervo do Museu Histórico Nacional.

INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

Do livro *HISTÓRIA DO AÇÚCAR EM ALAGOAS*, publicação do IAA e republicado com permissão do autor.

MOACIR MEDEIROS DE SANT'ANA

Afora os engenhos de açúcar, que serão objeto de capítulo especial, e as destilações de aguardente, a indústria de vulto mais antiga aqui instalada foi a de construção naval.

Antes mesmo de Alagoas constituir-se, em 1817, Capitania independente, nos fins do século XVIII e no decorrer do século XIX, nela existiam estaleiros que fabricavam até navios de alto bordo, utilizando madeiras de suas próprias matas, que também forneciam a

matéria-prima para a calafetagem: *embiras*, que existiam de vários tipos, superiores mesmo às estôpas, pois não apodreciam na água e nela inchavam, fixando melhor, e uma *resina* extraída do camaçari, pegajosa a ponto de somente largar das mãos com óleo quente.

Na construção de uma embarcação de certo porte eram empregadas diversas espécies de madeira.

Para a construção, por exemplo, de um patacho de 120 palmos na linha do corrimão, de que trata a relação apensa ao Aviso do Ministério da Marinha de 21 de julho de 1854, que autoriza tirar das matas do Barão de Cotinguiba, no termo da cidade de Penedo, a madeira necessária àquele mister, que madeiras se usavam? Para os corrimãos de pôpa à proa, madre de leme e sobrequilha, era usado o *pau d'arco*; para os gurupês, o *pau d'óleo*; para os mastros, escoas e contra-escoas, a *sapucaia*; para as vergas, caranguejas, mastaréus e pau de bujarrona, o *golandim-carvalho*; para as bucardas, *sucupira* e para o tabuado, *quiri*.¹

De *sucupira* eram as cem peças, de dimensões variadas, apreendidas como contrabando na barra do rio São Miguel, em 8 de outubro de 1857, a bordo da Sumaca *Laurentina*: braços cabeços, cintas, cavernas, espaldões, curvas, apropriadas para o fabrico de iate e lancha.²

Da mesma madeira eram as 268 peças, próprias para a construção de corvetas, em 24 de maio de 1851, inventariadas no Depósito de Madeiras Nacionais, de Jaraguá.

Entre as de maior tamanho, uma *apostura* com o comprimento de 38 palmos; *braço* com 33; *bucarda* com 25; *cambota* com 32; *capêlo* com 24; *caverna* com 30; *coice* com 32; *curva* com 38; *enchimento* com 40; *espaldão* com 47; *mão-de-cinta* com 39; *pé-de-carneiro* com 38; *trincanil* com 47; *vau* com 47, que integravam contratos firmados por Félix José da Costa e Lourenço Cavalcante de Albuquerque Maranhão, para o corte da referida madeira nas matas dos seus engenhos *Grujau de Cima*, *Lama* e *Pinto*, localizados nos termos das Alagoas e Santa Luzia do Norte.³

Em 1827 eram três os principais estabelecimentos de construção naval da Província: os de Jaraguá, Tabuba e Pajuçara.⁴

Porém no ano de 1798 ainda não se construíam embarcações, em Jaraguá, "por ser a costa brava no preamar, mas na enseada da Pajuçara, que fica contígua, se constroem". Era o que infor-

mava D. Fernando José de Portugal, Governador da Bahia, em ofício dirigido ao seu colega de Pernambuco, a 27 de outubro daquele ano, no qual principalmente tratava do carregamento de madeira em alguns portos da Capitania de Pernambuco.⁵

Naquele mencionado ano de 1827, na Vila de Maceió e seu termo, existiam ocupadas nos misteres da construção naval, 234 pessoas.⁶ Entretanto, nos estaleiros, nos trabalhos de construção naval pròpriamente ditos, poucas eram empregadas, desde quando a maioria cuidava apenas do preparo de peças para a construção de embarcações para a Marinha Imperial, em estaleiros de outras províncias, principalmente os arsenais da Bahia e Pernambuco, e da extração do pau-brasil.

Em obras do Estado trabalhavam 57 *carpinteiros de machado*, dos quais 1 era mestre, 1 contra-mestre, 430 oficiais e 12 aprendizes; 5 *calafates*, sendo 1 mestre, 3 oficiais e 1 aprendiz, este escravo e, finalmente, 6 *serradores*.

Nas obras particulares eles existiam em maior número: 142 *carpinteiros de machado*: 7 mestres, 1 contra-mestre, 104 oficiais e 250 aprendizes e mais 24 *serradores*.

Apesar de não haver cordoaria alguma na Província, existiam condições para seu estabelecimento, embora nela apenas poucos curiosos confeccionassem cordas, conforme declarou o capitão-mor José Elias Pereira, ao sugerir, em 1827, a implantação da nova indústria.

Para cordoalha a Província contava com as matérias-primas necessárias: cipó-imbé, gravatá (caroá), embiratanha, embira-vermelha, embira de jangada, embira da serra e cairo do coqueiro, além de outras de consecução um tanto menos fácil.⁷

No termo da vila do Poxim funcionavam então dois estaleiros, onde se fabricavam sumacas. O primeiro dêles, o melhor, localizava-se na barra de Jequiá, de onde se largavam ao mar sumacas de até 110 palmos; o outro, o do pôrto do Batel, tinha capacidade limitada a embarcações de 90 palmos.⁸

Neste termo trabalhavam 46 *carpinteiros de machado*, dos quais 12 eram oficiais, 15 mancebos e 19 ajudantes. Quanto a *calafates*, apenas 1 oficial e 1 mancebo.⁹

Documento de 1829 consigna a existência de mais dois estaleiros na Província: o “do Pimenta”, que se dizia o melhor de todos, no porto do Francês, e outro, inferior, mais adiante, denominado “Estreito”.¹⁰

A *Geografia do Moira*, impressa em 1844, já referida, faz menção a um estaleiro na Barra de São Miguel, “residência do hábil construtor Félix Amaro” e a outro, em Coruripe, na margem do rio dêste nome.

No estaleiro “do Pimenta” chegou a se construir uma galera de 115 palmos. Já no de São Miguel apenas podiam ser construídas embarcações de 60 a 75 palmos, pois a barra não demandava mais de doze palmos.¹¹

Da “Relação do número de estaleiros que há no termo da Vila de Maceió e qualidade de embarcações que nos mesmos se faz”, assinada pelo sargento-mor Barnabé Pereira da Rosa Calheiros em 1º de setembro de 1825, verifica-se que o estaleiro de Jaraguá somente tinha capacidade de construir iates de até 80 palmos, ao passo que o de Pajuçara podia lançar ao mar brigues de até 100 a 120 palmos, corvetas com 115 palmos, bergantins com 80 palmos e sumacas.⁽¹²⁾

A 5 de novembro de 1862 Achilles Lacombe, Capitão do Porto das Alagoas, informava em relatório à Presidência da Província que existiam ao norte de Maceió seis localidades com mestre-carpinteiro e oficiais, onde se fabricavam barcas, e ao sul mais sete localidades com aquela mesma espécie de artífices, sendo que nestas existiam três mestres “com habilitações práticas de risco de embarcações de coberta, os quais residem no Peba, Jequié e São Miguel dos Campos”.

Relata mais que de 1848 a 1859 nas Alagoas foram construídas 11 embarcações de coberta ou de grande cabotagem.

A Província contava no mencionado ano de 1862 com 11 carpinteiros e 29 aprendizes; 25 calafates e 12 aprendizes, que eram empregados na construção e no conserto de barcas e canoas então não existindo praticamente um só estaleiro montado, “porque mesmo esses três mestres carpinteiros que têm habilitações práticas de risco, não possuem todavia o material necessário, e nem ao menos as respectivas ferramentas”.¹³

Ao lado dos cortes de madeiras de construção naval e marcenaria, havia a derrubada do pau-brasil, feita sob contrato. Antigamente tão abundante, esta madeira foi depois completamente dizimada pelo fogo e machado do agricultor e pela avidez do contrabandista, que dela extraía até as raízes.

Produto realengo, monopólio do Governo Central, nenhum lucro obtinha a Capitania, depois Província das Alagoas, da sua exploração nas matas do Poxim, São Miguel, Sabaúma, Jacuípe e outros locais do território alagoano.

E foi justamente a falta de liberdade do comércio daquele pau de tinturaria que contribuiu sobremaneira para a sua rápida extinção, face ao desinteresse dos proprietários das matas pela preservação da espécie.

“Tempo virá — prognosticava Dias de Moura em 1860 — em que nem mesmo poderemos mostrar a nossos netos um pedacinho dessa preciosa madeira, cuja tinta por sua ígnea cor deu nome à nossa terra”.¹⁴

Em 1824, estando a Província das Alagoas “esgotada de todos os recursos comerciais, pelo extermínio (sic) dos negociantes europeus portugueses, tendo chegado por isso muitas vezes a ponto de não haver com que sejam satisfeitos os empregados públicos e até mesmo a Tropa”, a Junta do Governo em 12 de abril do citado ano, no mesmo ofício em que comunicou ao Ministro da Fazenda a remessa de 802 quintais, 1 arroba e 24 arráteis de pau-brasil para a Corte* implorou “o Imperial Beneplácito de poder vender à Junta da Fazenda desta Província alguma porção dele para as despesas da mesma Província”.¹⁵

A 18 de maio seguinte foi expedida Provisão àquela Junta de Fazenda, autorizando a “venta da quantidade de pau-brasil necessária a fim de ocorrer com o seu produto às despesas, tanto da condução do mesmo gênero para fora das matas, onde se acha já cortado, como a outros de imediata urgência, com que não pode o cofre”.¹⁶

Em 1836, a 3 de janeiro, informava Antônio Joaquim de Moura, Presidente das Alagoas, a Antônio Paulino Limpo de Abreu, Ministro do Império, que esta Província possuindo “60 léguas de litoral, em qualquer parte dêle oferece surgidouro para escunas e pequenos brigues”, adiantando que da cidade das Alagoas para o sul existiam “quatro ou cinco assaz resguardados para a salvo se poder fazer contrabando de pau-brasil porque quase todos os lugares ermos, quando dali chegam os avisos já é depois de saírem as embarcações, pois de ordinário um semelhante negócio atrai interessados e especuladores que de mãos dadas procuram só iludir o Governo”.¹⁷

Antônio da Silva Júnior, do Consulado Geral do Brasil em Londres, participou a 19 de setembro do aludido ano de 1836, ao Presidente das Alagoas, haverem sido “confiadas debaixo de segredo algumas cartas de negociantes residentes na Bahia, escritas a casa respeitável desta praça (Londres) consultando seu chefe se queria encarregar daqui receber consignações de pau-brasil por contrabando, porquanto se lhes facilitava o meio de sua compra e embarque nessa Província”.¹⁸

Da capital londrina igualmente escrevia em 4 de outubro de 1836 Manoel Antônio Galvão, que fôra Presidente das Alagoas, comunicando ao Ministro da Fazenda que a firma Teixeira Filhos & Cia., da Bahia, mandava propor a Diogo Burnett & Cia. a comissão da venda de algumas partidas de pau-brasil, por intermédio de negociante estabelecido nas Alagoas.

O nome dêste era desconhecido, mas fundamentado na sua experiência administrativa em nossa Província, asseverou “que no pôrto de S. Miguel algumas tentativas se fizeram; que em Ana-

dia, Poxim e Coruripe há pessoas mui azadas para êste ensejo; que em Pôrto Calvo e no de Pedras a facilidade de o cortar e de o levar para os navios que estão à vela, é imensa, acrescentando finalmente que eram os próprios juizes de paz, que a partir de 1827 passaram a desempenhar as funções do antigo Juiz Conservador das Matas, que promoviam o contrabando daquela madeira por sua conta, e por equidade “consentiam aos compadres que tivessem a sua vez”.¹⁹

Aviso ao Ministro da Fazenda, de 27 de abril de 1843, pedia providências da parte da Presidência da Província das Alagoas, visando ao embarque de uma porção de pau-brasil que fôra cortada pelos contrabandistas, que não o haviam remetido em virtude da baixa em que estêve aquela madeira no período imediatamente anterior.

Recomendava o mencionado aviso que a remessa deveria ser feita “antes que se divulgasse o bom preço que está dando êste gênero em Londres”, para evitar o seu embarque clandestino.²⁰

No período presidencial de Manoel Felizardo de Souza e Melo foi apreendido em Coruripe, a 18 de novembro de 1840, um brigue francês que já se achava em parte carregado de pau-brasil.²¹

Apesar da intensidade do contrabando nas costas alagoanas, foi esta a primeira apreensão de que se tem notícia desde quando passamos a constituir Capitania independente.

Na mesma oportunidade escapara outra embarcação que ali também se achava efetuando o tráfico ilegal daquela madeira, o Patacho “*Dois Amigos*” — de propriedade do negociante português José Francisco Rodrigues Sacavém, Vice-Cônsul de Portugal em Maceió —, cujo capitão “ousara preparar-se para com uma peça de artilharia fazer fogo à barcaça com tropa que o procurava apreender”, o que deu origem à cassação, através de Aviso do Ministério dos Estrangeiros de 21 de dezembro de 1840, do *exequatur* daquela autoridade consular.²²

Os franceses desde cedo, muito antes da sua primeira tentativa de fixa-

ção no território brasileiro, nos fins de 1555, começaram a fazer incursões às plagas alagoanas, principalmente na região costeira, com a finalidade, puramente comercial, do tráfico de pau-brasil.

Warden, ao discorrer acerca de três irmãos franceses, chamados Parmentier, que em 1520 vieram em um navio a Pernambuco carregar aquela madeira de tinturaria, acrescenta que essas incursões já naquela época eram muito comuns.²³

Historiadores há, como Alfredo Brandão, que chegam a conjecturar ter sido a cidade de Penedo originada de um entreposto francês de comércio do pau-brasil.²⁴

E a passagem dos franceses pelo território alagoano ficou assinalada na denominação do porto que serviu, durante o período colonial, para o escoamento das mercadorias da região da lagoa Manguaba — o Porto do Francês (ou dos Franceses) —, localizado a uns 12 quilômetros de Maceió, e que se acha consignado como “Pto. Francese” no chamado *Mapa de Barléu*, mas de autoria de George Marcgrave, da parte meridional da Capitania de Pernambuco, e que data de 1643.

Entretanto, na costa alagoana não existiu apenas este porto com a denominação dos franceses. Gabriel Soares de Sousa, em sua descrição do Brasil no ano de 1587,²⁵ consigna três com aquele nome: “Porto Velho dos Franceses”, quatro léguas antes do rio São Miguel, e que ainda hoje é conhecido como Porto do Francês; “Porto Novo dos Franceses”, duas léguas adiante da foz daquele rio, na barra do rio Jequiá e, finalmente, o “Porto dos Franceses”, protegido pelos Baixos de D. Rodrigo, próximo à enseada formada pelo rio Coruripe

Através de ofício do Conde dos Arcos ao Governador Mello e Póvoas, das Alagoas, datado do Rio de Janeiro, 14 de agosto de 1819, foi remetido “o risco pelo qual deve ser construída a corveta que sua Majestade mandou fazer

nesse porto (Jaraguá) pela Carta Régia de 30 de novembro do ano passado” (1818).²⁶

Para o comando da referida corveta, cuja cavilha principal fôra batida em 22 de janeiro de 1821, em Jaraguá, e não em Pajuçara como há quem afirme, foi nomeado o Capitão-de-Fragata Miguel Gil de Noronha, conforme Aviso do Ministério da Marinha de 18 de abril de 1822.²⁷

Em fevereiro de 1823 Antônio Firmiano de Macedo Braga zarpava do Rio de Janeiro em sua Sumaca “*Constituição Liberal*”, trazendo a bordo bujarro-nas, joanetes, mezena, giba, enfim, todo o velame e massame necessários à embarcação, que se achava prestes a sair do estaleiro de Jaraguá. Trazia ainda 1 ampulheta de marear e 2 de bitácula; 2 ampulhetas de meia hora e 2 de segundos; 8 lanternas; 2 lampeões; 2 bandeiras do Império, além de outros materiais destinados ao aparelhamento da nova corveta de guerra.²⁸ Todo este material, entretanto, foi apreendido na Bahia, pela Esquadra Portuguesa do General Madeira de Melo.

Novamente teve de ser remetido o necessário material, desta feita no mês de maio, pela Sumaca “*Bom Jesus dos Navegantes*”.²⁹

No dia 26 de setembro de 1823, finalmente, a Junta Provisória do Governo da Província das Alagoas comunicava o lançamento ao mar da Corveta “*Maceió*”, que partiu com destino à Corte, sob o comando do Capitão-Tenente D. Francisco de Souza Coutinho, levando a bordo 35 homens para o serviço da Armada Imperial.³⁰

O ofício dirigido pela administração da nossa Província ao Ministério dos Negócios do Reino, em 31 de outubro de 1822, em que foram pedidos os necessários massames, ferros e outros gêneros para essa embarcação, descreve-a como uma corveta de “80 pés geométricos de quilha de esquadilha à esquadilha e 28 pés e meio de boca”. Então ainda era denominada “*Rainha Carlota*”, nome depois mudado para “*Maceió*”.³¹

Aviso assinado pelo Marquês de Maceió, em 3 de abril de 1827, ordenava

a construção, pelo mesmo construtor da Corveta "Maceió", de um brigue de guerra, cuja planta foi remetida a 10 do citado mês de abril.³²

Em março de 1828 ainda se achava êle em construção, no estaleiro da Pajuçara. Do ofício que a 10 daquele mês e ano dirigiu o mestre construtor Francisco Lopes dos Santos, ao Presidente da Província das Alagoas, consta que no referido serviço eram empregados 103 operários,³³ estando bastante adiantados os trabalhos de construção, tanto que a 24 daquele mês de março a Presidência da Província das Alagoas pedia a remessa urgente de cobre para fôrro do fundo e o massame necessário para o aparelho.³⁴

Ainda no ano de 1828 foi lançada ao mar esta nova embarcação, um brigue-barca, que tomou o nome de "São Cristóvão".

O Presidente da Província das Alagoas, através de ofícios de 6 a 30 de junho de 1828, dirigiu-se ao Ministério da Marinha propondo a construção ininterrupta, nos estaleiros alagoanos, de vasos de guerra. O Aviso daquele Ministério, datado de 11 de setembro seguinte, participa que para o citado fim oportunamente se dariam as necessárias providências,³⁵ o que jamais se verificou, a despeito de propostas semelhantes encaminhadas por outros administradores da Província, inclusive por Antônio Joaquim de Moura, a 27 de setembro de 1835, e pelo futuro Visconde de Sinimbu, em 20 e 30 de março de 1840, quando chamou a atenção para as vantagens do estabelecimento de um arsenal de marinha em Pajuçara, ao menos para a construção de vasos menores, de calado inferior ao da corveta.

O Vapor "Alagoano", que veio a servir à Companhia de Navegação das Lagoas, foi construído no estaleiro de Jaraguá e lançado ao mar no dia 20 de julho de 1868.³⁶

De madeira e ferro, deslocava 138 toneladas e possuía a força de 30 H. P.

Em 1923 ainda existia, na Barra de São Miguel, um estaleiro de construção naval, da firma M. Cavalcanti & Cia., fundado em agosto de 1913.

Dêle saíram, entre outras embarcações, o iate "Cláudio Dubeux", depois rebatizado como "Jaraguá", de 160 toneladas, o "Ipanema", de 130 toneladas; "Jacibá", de 120; "Marituba", de 130 e o "Traipu", de 90.³⁷

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) MMA. 1853/55, maço 230, est. 11.
- (2) CP. 1857/58 (Relação assinada pelo Mestre Construtor Francisco José da Silva, anexa a of. do Capitão do Pôrto, da mesma data) maço 17, est. 9.
- (3) CP. 1848/51, março 15, est. 9.
- (4) CO. 1825/27 (Mapa dos carpinteiros de machado, calafates e serradores pertencentes à Vila de Maceió e seu termo, anexo ao of. de 29 dez. 1827, do Capitão-Mor José Elias Pereira) maço 10, est. 9.
- (5) INVENTARIO dos documentos relativos ao Brasil existente no Arquivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Rio, 1916, doc. 18.501, p. 47.
- (6) MAPA dos carpinteiros (...) cit. ref. 4.
- (7) Ibidem.
- (8) MMA. 1819/28 (Mapa dos estaleiros particulares do termo e vila do Poxim, anexo ao of. do Sargento-Mor do Poxim, Miguel da Costa Nunes, de 12 dez. 1927) maço 25, est. 11.
- (9) CO. 1826/27 (Mapa dos carpinteiros e calafates que trabalham nas obras públicas e particulares do termo e vila Poxim, anexo ao of. de 12 dez. 1827, do do Sargento Miguel da Costa Nunes) maço cit.
- (10) CO. 1829/30 (Parecer do Conselho do Governo Prov. Alagoas, de 23 mar. 1829, maço 12, est. 9.
- (11) MMA, 1819/28 (Relação dos estaleiros em que se fabricam embarcações no distrito de meu comando (...), anexo ao ao of. do Capitão-Mor das Alagoas, Alexandre José de Melo ao Presid. Prov.) maço cit.
- (12) Ibidem.
- (13) MFA. 1861/65 (Relatório do Capitão do Pôrto, de 5 nov. 1862, anexado ao Aviso de 24 set. 1862) maço 240, est. 11.
- (14) MOURA, José Alexandrino Dias de. Esboço histórico-geográfico das Alagoas. In: *Relatório com que Manoel Pinto de Souza Dantas Presid. Prov. Alagoas entregou a administração da mesma Prov. no dia 24 abr. 1860. Maceió, VRFJ, pág. 18.*
- (15) LRP. 1819/28, f. 20 v, liv. 14, est. 20.
- (16) Ibidem.

- (17) LMI. 1823/43, f. 87, liv. 140, est. 20.
(18) CDL. 1189/59, maço 39, est. 9.
(19) MFA. 1821/36 (Of. anexo ao Aviso de 13 dez. 1836), maço 237, est. 11.
(20) MFA. 1837/39, maço 238, est. 11.
(21) RAMOS, Francisco Manoel Martins. Lista dos governadores, presidentes e comandantes das armas que tem tido a Prov. Alagoas desde o ano de 1819 até 1841. RIHGB. Rio, tomo 46, 2ª parte, 1886, pág. 54-163.
(22) MEA. 1823/49 (Aviso de 11 fev. 1841), maço 59, est. 18.
(23) WARDEN, M. *Histoire de l'empire du Brésil* (...) Paris, Imp. de A. Moreau, 1823-33, 2 v.
(24) BRANDÃO, Alfredo. *Crônicas alagoanas* (...) Maceió, 1939, pág. 31.
(25) SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado Descritivo do Brasil em 1587* 3ª ed. São Paulo, 1938.
(26) MFA. 1819/28, maço 225, est. 11.
(27) MMA. 1819/28, maço cit.
(28) Ibid. (Cf. conhecimento de 5 fev. 1823, anexado ao Aviso do citado Ministério, de 12 fev. 1823).
(29) Ibid. (Aviso de 26 maio 1823).
(30) Ibid. (Aviso de 15 out. 1823).
(31) LMRI. 1819/25, f. 35 v. liv. 113, est. 20.
(32) MMA. 1819/28, maço cit.
(33) Ibid. (doc. deslocado).
(35) Ibid.
(36) JORNAL ALAGOANO. Maceió, 22 jul. 1868.
(37) BRASIL AGRÍCOLA (Rio) ano IX, n. 107, nov. 1923.

