

Combates ao sul: as escunas e canhoneiras construídas no Arsenal de Marinha de Santos atuando na Guerra da Cisplatina

Ney Paes Loureiro Malvasio

Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/IFCS), oficial reformado do Exército Brasileiro/área de história, foi professor do Colégio Militar do Rio de Janeiro.

RESUMO

O Arsenal de Marinha de Santos, fundado pelo Capitão-General Morgado de Mateus, nasceu como uma boa fonte de envio de madeiras para o Arsenal de Marinha de Lisboa. Era parte da revolução naval criada no reino de D. José I, posta a cabo pelo Ministro Marquês de Pombal. No Porto de Santos, o Arsenal de Marinha evoluiu, sendo que em 1801 produziram-se quatro saveiros de cobertura usados para o transporte, podendo ser transformados em canhoneiras. Entretanto, com o processo de Independência, o estaleiro de Santos foi reconstruído e aumentado, dando início à construção de quatro canhoneiras ou escunas, que demonstraram seus serviços de forma sangrenta, durante a Guerra da Cisplatina (1825/1828).

PALAVRAS-CHAVE: Arsenal de Marinha de Santos, produção de canhoneiras e escunas, Guerra da Cisplatina

ABSTRACT

The Santos Navy Yard (founded by Capitão-General Morgado de Mateus) began as a good way of sending wood to Lisbon Navy Yard. This was part of the “naval revolution”, an action created by D. José I but only accomplished by First Minister Marquês de Pombal. In Port of Santos the Navy Shipyard developed and in 1801 four *saveiros* boat were built. Those ships were firstly used as transportation but could be turn into gunboats. However, in the Independency period, the Santos Navy Shipyard was rebuild and expanded. With this growth four more gunboats or schooners were built and were used in a brutal way in the Uruguayan Independence War (Guerra da Cisplatina 1825/1828).

KEYWORDS: Santos Navy Yard, built of gunships and schooners, Uruguayan Independence War

O ARSENAL DO MORGADO DE MATEUS

A situação da Capitania

A Capitania de São Paulo, há muito esquecida pelo governo de Portugal, só pôde recobrar seu alento em 1765, com a medida régia de restauração de sua autonomia. Antes disso, desde 1748 a Capitania ficara sob a jurisdição do Rio de Janeiro. Em 1766, desembarcou em

Santos o Capitão-General D. Luis Antônio de Souza Botelho Mourão, mais conhecido pelo seu título de Morgado de Mateus. O novo governador veio para o Brasil, convencido da necessidade de resgatar a economia da Capitania decadente, prover a defesa e assegurar as fronteiras portuguesas frente às possessões espanholas. Acrescentando a isso ressuscitar o antigo brio e ânimo dos habitantes do “país dos paulistas”.

O Morgado de Mateus deu início, para concretizar seus objetivos, a diversas medidas para “levantar a Capitania”, como se dizia na época. O impulso à agricultura (cana-de-açúcar, arroz, trigo), construção e reconstrução de fortes e fortalezas (Iguatemi, no Mato Grosso; fortaleza de Paranaguá; o cinturão de defesa de Santos), incentivo às armações de pesca de baleia e ereção de diversos povoados e vilas (Botucatu, Itapetinga, São José dos Campos, Moji Mirim); foram as principais medidas encetadas pelo governador.¹

Todo esse esforço empreendido pelo Morgado de Mateus (no posto até 1775) estava inserido no contexto das reformas pombalinas, ou seja, a política dirigida pelo Marquês de Pombal durante o reinado de D. José I. No período pombalino, reformulou-se a política ultramarina portuguesa, atingindo diretamente o Brasil. A Capitania de São Paulo, além de gozar novamente de sua autonomia, teve oportunidade de contar com um governador que procurou implantar mudanças, refletindo o objetivo maior da política metropolitana portuguesa.

É dentro desse período que notamos um revigorado incentivo à construção naval em nosso país. Os Arsenais de Marinha, além disso, traziam até os novos tempos no nome, pois essa denominação visava a substituir a mais antiga: Ribeira das Naus.

O objetivo era a reconstrução do antigo poderio naval português e a política do Marquês de Pombal na tentativa de desenvolver um reino bastante atrasado em relação aos países mais adiantados da Europa. As condições de gerar o desenvolvimento encontravam-se, em alguns aspectos, nos recursos naturais das possessões ultramarinas.

O primeiro estaleiro criado com o intuito de reconstruir a marinha portuguesa foi o Arsenal de Marinha de Lisboa, fundado em 1759, no mesmo espaço ocupado outrora pela Ribeira das Naus de Lisboa, o estaleiro famoso por lançar ao mar as caravelas e naus da era dos descobrimentos marítimos.

O Morgado de Mateus, imbuído do espírito de modernização, trouxe à Capitania de São Paulo o ressurgimento da indústria naval oficial, criando, ou melhor, recriando um estabelecimento de reparos navais em Santos, o embrião do Arsenal de Marinha de Santos. Diversos fatores contribuíram para a escolha de Santos como sede do estaleiro oficial, recriado por Morgado de Mateus, provavelmente, ao instalar-se na Vila.

O fato de Santos ser o porto de melhores condições na Capitania (navegabilidade, abrigo, profundidade) ajudou bastante e, a Vila, por outro lado, desde o início do século XVIII, era “praça militar”. Desde 1734, contava com um Arsenal de Guerra (Trem Bélico ou Real), um edifício de pedra e cal de dois pavimentos que existe até hoje, apto a armazenar petrechos militares (pólvora, armamento, fardamento). Um sistema de cinco fortes e fortalezas perfaziam o sistema de defesa do porto, guarnecendo suas duas entradas navegáveis (estuário de Santos e canal da Bertioiga).

Na Vila, que foi sede da Capitania durante a perda de autonomia de São Paulo, funcionava uma Alfândega junto ao fundeadouro, necessária ao controle aduaneiro e à fiscalização do movimento de cargas. A Alfândega era gerida por um Provedor Real da Fazenda. Havia na área de Santos duas armações de baleias, com licenças expedidas em meados do século XVIII. Uma funcionava na Praia do Góes, próxima à fortaleza da Barra Grande (atual Guarujá), e a outra na entrada do canal de Bertioiga.

A criação do Arsenal

Portanto, o Morgado de Mateus tinha razões de sobra para escolher Santos como sede de um estabelecimento destinado, de início, a ser um entreposto de “madeirame”

¹ BRUNO, Ernani Silva. *Viagem ao País dos Paulistas*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1966, p. 92

naval. Concomitante à renovada importância da Capitania, mais e mais vezes navios viriam tocar no Porto de Santos, como o chamado *Navio de Lisboa*, vindo do Reino para abastecer a Capitania de suprimentos essenciais, como as peças de artilharia destinadas ao presídio de Iguatemi.²

Interessante ressaltar que, nessa época, o motivo do escasso movimento marítimo em Santos durante o século XVIII era a falta de mercadorias para exportação, apesar das excelentes condições de seu porto, como se nota na leitura da *Dissertação a respeito da Capitania de São Paulo*, escrita por Marcelino Pereira Cleto em 1782, quando dizia: "...serem menos de meia dúzia os navios que tocavam anualmente em Santos".

Entretanto, o mais antigo documento que se conhece tratando da existência de algum tipo de estabelecimento naval, à época do Morgado de Mateus, é um bando de 17 de fevereiro de 1770, que o mesmo mandou publicar, tratando de serviços de conserto no "Caminho do Mar" (ligando o litoral ao planalto). Nesse bando, encontramos os primeiros indícios de artesãos ligados à indústria naval baseados em Santos:

...para este trabalho se buscarem todos e quaisquer soldados da Praça de Santos, o mestre do "Trem", carpinteiro da Ribeira das Naus com os índios do escaler e todos os negros da fazenda de Cubatão.³ [O destaque é nosso]

Analisando o trecho, descartamos o mestre do "Trem", que pode dar motivos a confusão, pois os arsenais de Marinha tinham artífices com o título de mestre. Contudo, neste caso, trata-se do mestre do Trem Bélico ou Real, nome pelo qual também era conhecido o Arsenal de Guerra. Mas o carpinteiro da Ribeira era um artesão de ofício, certamente oriundo do Reino (artífices da Ribeira das Naus de Lisboa) e empregado em serviços de construção e reparo de navios. Os "índios do escaler" eram remadores indígenas que comumente serviam em embar-

cações utilizadas nos Arsenais de Marinha, tais como escaleres, galeotas e lanchas.⁴ O escaler desde a época do Capitão-General Morgado de Mateus prestava serviços à Alfândega e ao Estado, era chamado de "Escalder de El Rey", e os índios eram comandados por um patrão.

No bando de 1770, constatamos que em Santos havia um estabelecimento de reparos navais, contando com um artesão habilitado, como era o caso do carpinteiro da Ribeira das Naus. Todavia, mais elucidativo ainda, outro documento com a rubrica do Morgado de Mateus, datado de 22 de julho de 1771, traz a notícia da existência de um Arsenal da Ribeira das Naus em Santos, ao pedir-lhe madeiras navais:

Relação dos paus de pinho, que são precisos para as mastreações das Naus, Fragatas e Embarcações miúdas e ligeiras que se acham feitas neste Arsenal da Ribeira das Naus.

24 paus de 99 pés ingleses...
12 paus de 87 pés ingleses...⁵

Nesse documento, nota-se pela primeira vez a denominação de Arsenal da Ribeira das Naus, provando a existência de tal estabelecimento em Santos, no tempo do Governador Morgado de Mateus.

Quanto ao carpinteiro da Ribeira, é certo que era um profissional oriundo do Arsenal lisboeta, onde esses artífices aprendiam seu ofício. Provavelmente, o carpinteiro veio a Santos acompanhando o Morgado de Mateus, ou veio pouco depois, sendo que não descartamos a hipótese de que possa ter sido transferido do Arsenal de Salvador, o qual contava com vários artífices navais. Contudo, a localização do Arsenal de Marinha, no período estudado, também traz um documento de grande importância histórica, confirmando a sua localização no Largo do Carmo, em frente às igrejas das Ordens Primeira e Terceira do Carmo em Santos. É uma planta da "Villa e Praça de Santos", datada do período do governador Morgado de Mateus,

² Cf. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Aesp, v. VI.

³ SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. 2. ed. São Vicente: Caudex, 1986. 2. V, p. 117.

⁴ Cf. GREENHALG, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*. Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

⁵ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, São Paulo: Aesp. v. LXIV.

e existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Nessa planta verificamos a existência de um sistema de guarda de madeira naval, pronta para ser enviada a Lisboa.⁶

Entretanto, após a saída de Morgado de Mateus, o Arsenal foi abandonado por um bom tempo. Em relatos de viajantes e estudiosos de passagem por Santos, no início do século XIX, ao descreverem os principais edifícios públicos da Vila, não fazem qualquer menção a um Arsenal de Marinha, fato que só viria a acontecer no período da Independência do Brasil. Em fevereiro de 1809, o Coronel Francisco Xavier da Costa Aguiar escreveu um texto sucinto, intitulado *Memória que mostra a origem da Vila de Santos e seu estado presente*. Na Memória, Francisco Xavier menciona, no tocante à defesa, cinco fortalezas, o Arsenal de Guerra, os quartéis e seus respectivos regimentos e cita, ainda, o Intendente de Marinha, mas nada diz sobre o Arsenal de Marinha, suas instalações e localização.⁷

Outro relato, mais adiantado no século XIX, sobre uma viagem encetada em 1818 pelo Engenheiro militar Luiz D'Alincourt, descreve a Vila de Santos da seguinte maneira:

Os edifícios são de pedra, e cal, e alguns bem construídos, tem casa da Misericórdia, como já disse, um Convento de Franciscanos, um Hospício de Bentos, e outros de Carmelitas calçados; o Colégio Jesuítico é atualmente o Hospital da Tropa, tem um cais regular, e de canteria, no qual finda uma praça mediana, ornada pela parte de Leste com o Palacete dos Excelentíssimos Capitães Generais, que também faz frente para o rio, e para



a praça dos Quartéis, junto à qual há um pequeno Forte...⁸

Nota-se, através de todos esses relatos e plantas da Vila de Santos até o início do século XIX, a completa ausência de informações sobre a localização do Arsenal de Marinha. Ressaltamos, ainda, o fato de que os dois relatos analisados acima são de autoria de militares, que procuraram dar especial atenção à questão da defesa da Vila, e certamente teriam mencionado um Arsenal de Marinha.

Um estaleiro em lenta evolução

Após o Morgado de Mateus deixar o governo da Capitania de São Paulo, em 1775, o Arsenal da Ribeira das Naus de Santos, ao que tudo indica, foi, na verdade, esquecido. Entretanto, outra das medidas modernizadas do Marquês de Pombal iria, em algumas décadas, causar algum efeito na organização administrativa do Arsenal santista e em sua capacidade de prestar serviços. A medida tem suas origens em duas resoluções do governo português, um alvará de 3 de março de 1770, regulamentando a organização do Arsenal de Marinha de Salvador, o principal estaleiro lusitano no Estado do Brasil. Concomitante ao alvará, em 11 de março de 1770,

⁶ REIS, Nestor Goulart, *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, São Paulo: Edusp, 2001, p. 194-96.

⁷ Cf. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, 1906, v. XI.

⁸ D'ALINCOURT, Luiz. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte – São Paulo: Itatiaia – Edusp, 1975, p. 28.

uma Carta Régia prescrevia que o Arsenal baiano deveria ser comandado por um intendente de Marinha, posto ocupado somente por oficiais do Real Corpo da Marinha.⁹

A reorganização dos estaleiros influenciou sobremaneira no processo de adaptação do Arsenal de Salvador, face aos novos tempos. O Arsenal tornou-se mais eficiente, o quadro de pessoal, sob maior controle, ficou menos propenso ao mau uso do erário. Por outro lado, o posto de intendente da Marinha ou intendente de Marinha, ocupado por oficial de carreira na marinha de guerra, mudou a feição do estaleiro, tornando-o uma instituição diretamente ligada à construção e ao fornecimento dos navios da Esquadra, e não mais um estaleiro voltado para a fabricação de navios mercantes usados no sistema de frotas portuguesas de comércio, a Carreira da Índia. O próprio Marquês de Pombal, em 1765, extinguiu o sistema de frotas (comboios), até então utilizados por Portugal, pois esse dispositivo mostrava-se superado devido ao crescente movimento marítimo lusitano. Um fator importante nesse período foi a ênfase dada à marinha de guerra, face ao constante atrito entre Espanha e Portugal, imersos em intermináveis questões de fronteiras, tanto na Europa como na América.

A criação do posto de intendente de Marinha e a reestruturação das funções (artífices em geral) no estaleiro de Salvador foi o laboratório para a reorganização de todos os outros Arsenais de Marinha no Brasil. Essa situação acabou alcançando o Arsenal de Santos, pois em 12 de agosto de 1797, ainda no governo da rainha D. Maria I, expediu-se um alvará ordenando que o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e os das demais Capitânicas deveriam seguir a regulamentação dada ao Arsenal de Salvador (alvará de 1770). O comando dos Arsenais ficaria a cargo de um intendente de Marinha, indicando também que cada Capitania deveria ter um intendente, daí termos tantos estaleiros oficiais ao tempo da Independência, estaleiros que tantos serviços prestaram à indústria naval brasileira.

É importante ressaltar que o intendente de Marinha de Santos chegou em hora aprazada à Capitania de São Paulo, pois na passagem do século XVIII para o XIX o ressurgimento econômico da Capitania encontrava-se em pleno andamento. O fomento dado à cultura canavieira no interior da Capitania, desde os tempos do Morgado de Mateus, tinha frutificado, inferindo diretamente em Santos, pois o açúcar destinado à exportação e o abastecimento de outras Capitânicas tinha sua saída através do Porto de Santos.

Em 1789, o governador Bernardo de Lorena determinou que a ligação marítima da Capitania com o Reino (Lisboa) fosse feita exclusivamente pelo Porto de Santos, em detrimento de outra ligação utilizada na época, saindo dos portos do litoral norte de São Paulo, tocando no Rio de Janeiro e, só então, seguindo para Lisboa.¹⁰ Esse privilégio dado ao porto santista, não só lhe rendeu os lucros do açúcar produzido no interior, mas também da produção açucareira do litoral norte.

É em relação ao transporte de açúcar entre o interior e a Vila de Santos que novamente teremos alguma notícia de construção naval em estaleiros de Santos, mais especificamente no Arsenal de Marinha. Isso está relacionado ao fato de que o açúcar transportado pela Calçada do Lorena seguia por terra somente até Cubatão (pé da Serra do Mar), pois não havia ainda um caminho aterrado entre Cubatão e Santos (concluído em 1827). Por causa disso, o açúcar era transportado por água através do Largo do Caneú em pequenas embarcações até o Porto de Santos. Para auxiliar esse transporte, o Capitão-General Castro e Mendonça determinou, através de um ofício datado de maio de 1801, a construção de quatro saveiros de coberta, com as medidas e proporções necessárias para servirem tanto para o transporte de açúcar, como também – no caso de alguma invasão do inimigo – pudessem ainda servir como barcos canhoneiros.¹¹

⁹ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1968, p. 66.

¹⁰ BRUNO, op. cit., p.108.

¹¹ MUNIZ JR, J. *Presença da Marinha em Santos*. Santos: A Tribuna, 1986, p.19.

O intendente da Marinha de Santos, Joaquim Manoel do Couto, atendendo a ordem do Governador, incumbiu-se da tarefa, indicando ainda o tenente reformado Francisco Teixeira de Carvalho para dirigir os trabalhos, auxiliado por um cabo e dois soldados como feitores. Francisco Teixeira de Carvalho era mineiro, de Mariana, casado com senhora de importante família em Santos, Catarina Justiniana Adorno França, segundo Costa e Silva Sobrinho em *Santos Noutros Tempos*.

Esses saveiros, contudo, eram embarcações pequenas. Sobre a sua existência, há o relato de Luiz D'Alincourt, que deles se utilizou em 1818:

Para montar a grande serra de Paranapiacaba ou do Cubatão, navega-se pelo rio acima, e a pouca distância da Vila entra-se no espaçoso golfo de Caneú, cuja passagem, sendo livre nos primeiros anos, teve depois um imposto... administrado por Contrato Real... Passado o golfo, navega-se por um dos muitos canais... no fim de quase quatro léguas de viagem, a contar da Vila (de Santos), chega-se ao porto, e Registro de Cubatão... Aqui se pagam direitos da passagem de todos os gêneros, que sobem, e descem a serra... Os donos (das mercadorias) sofrem não pequeno detrimento, por causa da morosa navegação do rio, que muitas vezes é arriscada no trânsito do golfo, e sendo os efeitos, pela maior parte, carregados em saveiros, conduzidos, e governados por negros naturalmente preguiçosos, gastam em subir quarenta e oito, e mais horas fundeando logo que vasa (sic) a maré.¹² (Destaque meu)

Poucos anos depois, em 1825, o naturalista francês Hercules Florence, integrante da expedição do Barão Von Langsdorff, ainda observou o trabalho dos saveiros no transporte de açúcar e outras mercadorias. No seu livro, *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas*, lemos a seguinte passagem:

Continuadamente levam mercadorias de Santos para o Cubatão, aldeola sita a três léguas acima, duas embarcações, que voltam carregadas dos produtos do país. (O destaque é nosso)

As duas importantes passagens extraídas de relatos de testemunhas da época transmitem a importância dos saveiros para as comunicações entre o Porto de Santos e Cubatão, onde se atingia a estrada da Serra do Mar (Calçada do Lorena), bem como regiões adjacentes. Outro dado que não devemos deixar de lado é o cuidado de se mandar construir os saveiros equipados com cobertas.

Antes da construção dos saveiros, o transporte de açúcar e de todas as mercadorias e passageiros entre Cubatão e o Porto de Santos estava entregue unicamente a frágeis canoas. É o que se extrai do relato do Governador Castro e Mendonça, que, preocupado com essa situação e mais consciente da utilidade do Intendente Joaquim Manuel do Couto, ordenou a construção dos quatro saveiros, visando à substituição das canoas:

Castro e Mendonça, em sua *Memória sobre a comunicação da villa de Santos com a cidade de S. Paulo*, chama a atenção para o fato de que a navegação, do Cubatão a Santos, pelo largo do Caneú, era feita em péssimas embarcações, pois não passavam de frágeis canoas, passageiros e mercadorias freqüentemente eram jogados às águas, perdendo-se as cargas e freqüentemente morrendo os passageiros.¹³

ESTALEIRO ONDE SE CONSTROEM NAVIOS DO ESTADO

Consolidação do Arsenal

A partir do início do processo de Independência do Brasil, os Arsenais de Marinha espalhados pela nossa costa, além de Mato Grosso, adentraram numa época de

¹² D'ALINCOURT, op. cit., p. 30.

¹³ PETRONE, Pasquale; LECOCQ-MÜLLER, Nice; FRANÇA, Ary. *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. São Paulo: Edusp, 1965. v. II, p. 88.

grande construção naval. Em Santos, a situação não poderia ser diferente, e aos poucos o Arsenal de Marinha criado pelo Morgado de Mateus foi ganhando feições de estaleiro regular, com quadro de pessoal organizado e condições materiais para a concretização de suas funções.

O posto de intendente da Marinha, ocupado pelo Chefe de Divisão Joaquim Manuel do Couto, garantia a supervisão dos trabalhos do Arsenal, normalmente através de um oficial nomeado como inspetor, caso do Tenente Francisco Teixeira de Carvalho. Para se entender a importância do intendente de Marinha de Santos, basta dizer que o mesmo era a mais alta autoridade militar em São Paulo no início do século XIX. Em virtude desse fato, entre junho e outubro de 1808, o Capitão-General Antônio José da França e Horta ausentou-se da Capitania, gozando de uma licença. Para governar interinamente, formou-se um triunvirato composto pelas mais altas autoridades militares, eclesásticas e jurídicas em atividade. O Chefe de Divisão Joaquim Manuel do Couto ocupou o posto de autoridade militar do triunvirato, pois era a mais alta patente da Capitania. O mesmo aconteceu entre 1813 e 1814, no interregno dos mandatos dos Capitães-Generais Luís Teles da Silva (Marquês de Alegrete) e D. Francisco de Assis Mascarenhas (Conde de Palma), quando o posto militar do triunvirato foi ocupado pelo Chefe de Esquadra Miguel José de Oliveira Pinto, intendente da Marinha de Santos.¹⁴

Poucos anos depois, em 1817, o escaler da Alfândega santista foi posto à disposição da Intendência de Marinha.¹⁵ E, através do conjunto de resoluções administrativas envolvendo a Marinha portuguesa no período anterior à nossa Independência, podemos apresentar um quadro de pessoal do Arsenal de Marinha de Santos. No topo, tínhamos o intendente de Marinha (integrante do Almirantado da Marinha Real), que cuidava de todos os assuntos relativos à Marinha no Porto de Santos. No tocante ao Arsenal, e suas funções de reparo e construção naval,

havia um inspetor que ficava às ordens do intendente, seria o comandante da unidade, e como vimos, no citado caso da fabricação dos saveiros, o inspetor não era, necessariamente, um oficial de marinha. Abaixo do inspetor, ficava o patrão do escaler, ou patrão-mor, tendo às suas ordens alguns remeiros. Diretamente ligados ao serviço das oficinas (consertos e construções), o estaleiro em si, ficavam os carpinteiros da Ribeira das Naus, também chamados de mestres carpinteiros, especialistas em sua área. Auxiliando os mestres, encontravam-se diversos artífices, como carpinteiros em geral, calafates, ferreiros e poleeiros. A estrutura toda servia de ponto de apoio aos navios da Esquadra:

Cabe recordar que não só a construção e reparação dos navios eram atribuições dos arsenais, mas também a prestação de todo apoio logístico para mantê-los operacionais e para abastecê-los das munições de boca (alimentos) e de guerra de que carecessem.¹⁶

Após a revolução liberal do Porto, em 1820, o processo de independência brasileiro acelerou-se ainda mais com a volta de D. João VI a Portugal, deixando seu filho D. Pedro como príncipe regente. O apoio paulista concretizou-se através da aclamação, pela tropa e pelo povo da capital, de um governo provisório empossado em junho de 1821. Esse governo provisório era encabeçado por Carlos Augusto de Oeynhausen e os irmãos Andradas, José Bonifácio e Martim Francisco. Nesse contexto, a um passo da total autonomia política, São Paulo preparou-se para apoiar o príncipe. D. Pedro declarou sua insubmissão às cortes de Lisboa, atitude francamente manifestada durante o episódio de 9 de janeiro de 1822 (Dia do Fico).

Entretanto, o que interessa diretamente é que o governo provisório de São Paulo alinhava, entre seus diversos componentes, um secretário da Repartição dos Negócios da Marinha, o Chefe de Esquadra Miguel José de Oliveira Pinto, prova da importân-

¹⁴ MARTINS, Antônio Egydio. *São Paulo Antigo, 1554-1910*. São Paulo: Paz e Terra, 2003, p. 476.

¹⁵ MUNIZ JR, J. op. cit., p. 18.

¹⁶ CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília – Rio de Janeiro: Funcep-SDGM, 1986, p. 70.

cia dada à questão naval durante o período. Esse oficial era intendente da Marinha e governador militar da Praça de Santos, oficial português condecorado como cavaleiro da Ordem da Torre e Espada e comendador da Ordem de Aviz.

José Bonifácio, convidado por D. Pedro para ser seu ministro, foi um dos principais mentores da ideia de possuir uma marinha de guerra respeitável, com o intuito de garantir nossa autonomia frente às tentativas das cortes de submeter o Brasil às suas decisões. O governo provisório de São Paulo, atento à necessidade de preparar a região para um possível conflito com Portugal, executou uma série de resoluções visando ao fortalecimento dos meios militares sob seu comando. O Arsenal de Marinha de Santos foi alvo de significativa atenção:

46ª sessão do governo provisório de São Paulo...

13 de outubro de 1821...

Mandou-se que se passe a Portaria à junta da Fazenda para expedir as Ordens para serem cobertos de palha os telheiros volantes do Arsenal de Santos, e retelhado o fixo, assim como o fechamento completo da cerca do Estaleiro...¹⁷

Essa medida foi fundamental para a consolidação das dependências físicas do Arsenal de Marinha, agora definitivamente estabelecido no Largo do Carmo. Havia o escaler, que deveria ficar posicionado debaixo do telheiro fixo. Quanto aos telheiros volantes, eram empregados nas diversas etapas de construção, desde a traçagem feita no chão, com o traçado da quilha do navio a ser fabricado. Nesses mesmos telheiros, ficavam os navios ou embarcações que estivessem sofrendo serviços de reparo, portanto, carenadas.

A estruturação física do estaleiro, como se pode perceber, apoiava-se no quadro de artífices, diretamente ligados ao inspetor do Arsenal. Os artífices eram empregados em grande número nos trabalhos do estaleiro, residindo vários deles em Santos, na

época da Independência. Através do recenseamento feito em Santos em 1822, a *Lista Geral dos Habitantes de Santos e seus Distritos*, compilada pelo Sargento-Mór Caetano Antônio Pereira,¹⁸ podemos ter noção da quantidade de artesãos especializados na arte de construção naval, movimentando as oficinas e realizando diversos trabalhos de apoio à Esquadra. Os artífices especializados eram, logicamente, a alma do estaleiro.

No recenseamento indicado, enumeram-se os seguintes personagens: dois carpinteiros da Ribeira das Naus, Manuel Francisco e Antônio dos Santos. Esses profissionais experientes (Manuel Francisco tinha 75 anos à época e ainda trabalhava) eram os artífices principais do Arsenal. Debaixo de seu olhar atento, trabalhavam diversos artesãos, e até mesmo escravos. Na *Lista Geral* citada anteriormente, somos informados de que o carpinteiro da Ribeira, Manuel Francisco, possuía sete escravos que, certamente, seriam utilizados no serviço do Arsenal. O recenseamento ainda nos traz os nomes de profissionais ligados à indústria naval: um poleeiro, Bernardo José Pinto (especialista em polés e cadernais), quatro calafates e dois tanoeiros, além de muitos carpinteiros, ferreiros e latoeiros que, provavelmente, trabalhavam sob contrato no estaleiro oficial, a par de seus serviços autônomos. Muitos deles também eram donos de escravos que engrossavam a mão de obra do Arsenal. Havia ainda um guarda-marinha, Francisco Nunes, provavelmente fazendo parte do quadro administrativo do Arsenal de Marinha.

Em documentos existentes no Arquivo do Estado de São Paulo, datados do ano de 1819, faz-se alusão a um mestre de calafate do Porto de Santos, o negro Antônio Vitorino, também designado como mestre de calafate da Ribeira da Real Marinha da Praça de Santos. Portanto, mais um mestre artífice que servia no estaleiro oficial de Santos.

Dessa forma, após a Independência, Santos tinha um Arsenal de Marinha organizado, com edifícios próprios para sua finalidade. Seu quadro de pessoal composto por especialistas na arte da construção naval.

¹⁷ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Aesp, 1913, p. 72. v. II.

¹⁸ SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. São Paulo: Piratininga, 1922. v. III.

Não demoraria muito tempo para que esse estaleiro tivesse seu potencial mais bem utilizado pela Marinha do Império.

Os navios do Arsenal vão à guerra

A política imperial de se criar e manter uma marinha numerosa incidiu diretamente sobre os Arsenais navais espalhados pelas várias províncias do Brasil. Entre esses estaleiros, o de Santos seria transformado numa ativa unidade de construção de navios para a Marinha de Guerra, mesmo antes da Independência, segundo uma grande documentação presente no Arquivo do Estado de São Paulo:

...por Ofício de 23.9.1822 (AESP, Livro 164) do ministro Nóbrega, o príncipe regente mandou que se construísse uma flotilha de “barcas canhoneiras” para a defesa da costa paulista, sob a direção do mesmo “inteligente e zeloso” oficial Dankwardt... Já antes, o governador Oeynhausen lhe dera ordens para construir três barcas canhoneiras “para afugentar os piratas desta costa” (Ofício de 11.4.1820).¹⁹

Outra medida, nesse sentido, foi a nomeação, em 14 de janeiro de 1824, do Capitão de Fragata Desidério Manuel da Costa como encarregado da direção do corte de madeiras para as construções navais no canal do Toque-Toque, na Ilha de São Sebastião (atual município de Ilhabela). A estação do Toque-Toque era responsável pelo fornecimento de madeiras aos estaleiros de Santos e Rio de Janeiro.²⁰

Dentro de um ano, o Arsenal de Marinha de Santos lançava ao mar sua primeira belonave, a Barca-Canhoneira (escuna) *Leal Paulistana*. Segundo Costa e Silva Sobrinho, em *Romagem pela terra dos Andradas*:

A primeira embarcação construída no estaleiro do Arsenal foi

a barca canhoneira que recebeu o título de “Leal Paulista” (sic). A sua construção esteve sob a direção do Capitão de Fragata Carlos Lourenço Dankwardt. E foi lançada ao mar em 25 de janeiro de 1825.

Um ano, praticamente, após a decisão de se usar as madeiras da Estação do Toque-Toque para construções navais. Além da Estação do Toque-Toque, o Arsenal santista contava com um inspetor do Corte das Madeiras do Arsenal, o Sargento-Mor Leonardo Luciano de Campos (oficial de Milícias ou Ordenanças), que tinha a incumbência de retirar madeiras apropriadas para a construção naval das matas ao redor da Vila de Santos. O Capitão Dankwardt (intendente da Marinha de Santos), por sua vez, era um militar estrangeiro que se encontrava no Brasil desde os tempos de D. João VI, e é o mesmo Dankwardt que aparece no relato dos naturalistas Spix e Martius, que o conheceram na cidade de São Paulo em 1817:

Fomos levados uma noite, por um compatriótico europeu do extremo norte, o Sr. Dankwardt, capitão sueco, a um sarau musical...²¹

Mas encontramos uma boa descrição militar:

Carlos Lourenço Dankwardt, capitão reformado da artilharia... Dankwardt em 21.8.1822, foi promovido de capitão a major efetivo.²²

O nome *Leal Paulista*, citado no texto mais acima, certamente não é correto, porque nos relatórios da Marinha no período em que essa canhoneira esteve a serviço do Brasil, só encontramos o nome *Leal Paulistana*. Provavelmente, era uma homenagem à “brigada leal paulistana”, ou “brigada de leais paulistanos”, contingente de segunda linha paulista, famoso desde o século XVIII. Embasada nesse nome conhecido, a tropa foi enviada ao Rio de Janeiro para apoiar o

¹⁹ *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Aesp, p. 48 e 79, v. 37.

²⁰ MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965, p. 129.

²¹ SPIX, Johan B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, [s/d], p. 149, v. I.

²² OBERACKER JR, Carlos H. *O Movimento Autonomista no Brasil*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977, p.39.

Príncipe D. Pedro, às voltas com o exército do General português Madeira de Melo. Há ainda que se atentar para a data do lançamento ao mar da canhoneira, 25 de janeiro 1825, aniversário de São Paulo, reforçando o sentido da homenagem.

A *Leal Paulistana* fez parte de uma série de três canhoneiras, construídas até 1827, as outras foram a *Despique Paulistano* e a *Grenfell*, juntamente com a Escuna *Bertioga*, lançada ao mar pouco depois da *Leal Paulistana*. O período indicado caracterizou-se por uma febril atividade no estaleiro do Arsenal de Marinha de Santos quando, ao que parece, mais de um navio de guerra esteve em construção, ocupando as oficinas e mão de obra do Arsenal no trabalho de “levantar”, sobre as carreiras do estaleiro, os navios de madeira que serviriam na Esquadra em ações reais de combate.

A guerra, por sua vez, estava na ordem do dia, pois em 10 de dezembro de 1825 o Brasil declarou guerra às Províncias Unidas do Rio da Prata (atual República Argentina). A causa residia no apoio dado pelos argentinos aos rebeldes orientais lutando na província Cisplatina. Portanto, de um lado o Brasil procurava manter essa região em seus domínios, enquanto os argentinos o procuravam para si. O conflito com os argentinos e os rebeldes orientais (uruguaios) estendeu-se até 29 de setembro de 1828, com a criação de um novo país, o Uruguai, pondo termo à luta.

A guerra da Cisplatina, como ficou conhecida no Brasil, levou a Armada a utilizar todo seu potencial bélico, em vista da estratégia escolhida de basear-se no bloqueio naval do estuário do Prata, impedindo que suprimentos chegassem às mãos dos orientais e argentinos, e cortando suas comunicações, e dessa forma esperava-se a vitória. Por si só, o bloqueio era uma tarefa bastante difícil de ser executada, devido à extensão do estuário do Prata e às dificuldades envolvendo sua navegação. Outro obstáculo enfrentado pela Esquadra foi a utilização em larga escala de corsários contratados pelos inimigos, a maioria mercenários europeus e norte-americanos que atuavam no teatro do Prata e no litoral brasileiro, predando o comércio marítimo.

Portanto, os navios de guerra brasileiros tinham duas missões básicas: o bloqueio do Prata, que englobava o combate à Esquadra argentina; e a defesa da costa brasileira, protegendo os navios mercantes.

Nesse contexto, a atividade do Arsenal de Marinha tinha alta prioridade, dentro de uma política de fomento da construção naval, característica observada no reinado de D. Pedro I. O Arsenal de Santos encontrava-se envolvido na sua missão mais complexa, já que estamos tratando de indústria num país eminentemente agrário, e voltado para a importação de produtos manufaturados. Era um empreendimento de incentivo à utilização de mão de obra especializada.

O Arsenal de Marinha de Santos, durante o período em que seu estaleiro funcionou a plena atividade, foi observado por um viajante estrangeiro que nos deixou seu relato. Hercule Florence, artista francês, um dos criadores da fotografia, estava engajado na expedição científica russa do Barão Langsdorff. Esteve em Santos em setembro de 1825, buscando o interior da província. Em seu livro sobre a expedição Langsdorff, *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas*, Hercule Florence não deixou de notar a existência de um estaleiro oficial em atividade na Vila de Santos:

Em Santos há uma única rua ao longo do rio (lagamar) e travessas que da praia vão ter ao alto de colinas a cavaleiro sobre a cidade. Bem que se note muito pouca atividade na resumida população, é este porto o mais importante de toda a província...

Há um estaleiro, onde se constroem navios do Estado. (Destaque nosso)

Hercule Florence viu o arsenal de Marinha de Santos, poucos meses antes do início da Guerra da Cisplatina, e na carreira do estaleiro, uma escuna em construção.

A *Leal Paulistana*, lançada ao mar no início de 1825, foi logo incorporada à frota de bloqueio no Rio da Prata. É importante destacar que o lançamento ao mar de um navio acontece quando o mesmo ainda não está completo, ou pronto para o serviço. A

canhoneira *Leal Paulistana*, de início, armada com seis peças de artilharia, teve seu armamento aumentado para oito peças (dois rodízios e seis caronadas). Os rodízios eram canhões móveis, e as caronadas, canhões curtos. Com o início dos combates navais com a Esquadra argentina, a canhoneira construída em Santos pôde participar de diversos enfrentamentos no Prata.

Em 30 de julho de 1826, essa canhoneira esteve presente em uma das maiores batalhas navais da guerra, a de Lara-Quilmes, envolvendo nada menos que quinze unidades da frota brasileira e dezoito navios e embarcações argentinas. O combate, inicialmente, desenvolveu-se à maneira clássica, com as esquadras duelando em linha de batalha, e mais tarde os navios brasileiros romperam a linha argentina. A *Leal Paulistana* teve atuação destacada na caça à capitânia do Almirante irlandês William Brown, comandante da Armada argentina, a bordo da fragata *Vinte e Cinco de Mayo*:

Estabelecida a perseguição, a *25 de Mayo*, isolada, viu-se coberta a barlavento pelos fogos da *Niterói* e do *Caboclo* e a sotavento pelos da *Maria da Glória* e da *Leal Paulistana* que a fustigava pela popa com tiros do seu rodízio de proa.²³

Como resultado da batalha, a Fragata *Vinte e Cinco de Mayo*, principal navio argentino, “não pôde mais navegar”, indo ao fundo pouco depois durante brava tempestade. A Canhoneira *Leal Paulistana*, sob o comando do Tenente Antônio Carlos Ferreira, entre outros combates, perseguiu o corsário argentino *Profeta Bandarra*, capturando-o no dia 9 de setembro de 1826. Mas, alguns dias depois, o comandante do *Profeta Bandarra*, o francês Cesar Fournier, vingou-se da *Leal Paulistana*:

No dia 21 do mesmo mês (setembro), estando a *Leal Paulistana* fundeada no porto de Mal-

donado, foi, à noite, abordada por três lanchas tripuladas por marinheiros ingleses, norte-americanos e franceses, chefiados pelo referido Fournier. Travado o combate, a guarnição da escuna, tomada de surpresa, foi dominada, sendo feridos o comandante... Ferreira, e dois marinheiros nossos. Um outro marinheiro, também nosso, atirou-se ao mar e morreu afogado.²⁴

Depois de capturada, a *Leal Paulistana* foi levada a Buenos Aires, sendo comprada pelo governo local, recebendo o nome de *Maldonado*.

Sobre outra canhoneira construída no estaleiro santista, nessa mesma época, a *Despique Paulistano*, temos muito poucas informações, sendo certo apenas que não figurou na esquadra em operações no Prata. Utilizada para a patrulha da costa, defendendo navios mercantes do ataque de corsários. Depois da Guerra da Cisplatina, em 1830, a canhoneira operava como “paquete”, navio correio sob o comando do Primeiro-Tenente Francisco da Costa Pereira.²⁵

A escuna *Bertioga*, armada de oito peças, e batizada com o nome de um distrito de Santos na época, foi mais um navio do Arsenal de Marinha que prestou serviços na esquadra do Rio da Prata. A *Bertioga* desde o início das operações esteve destacada na flotilha do Uruguai, comandada pelo Capitão de Fragata Jacinto Roque de Sena Pereira, que tinha a incumbência de defender a Colônia do Sacramento e Vigiar a Ilha de Martin Garcia e as calhas dos Rios Uruguai e Paraná.²⁶

A flotilha do Uruguai, ou terceira divisão, participou de vários combates durante a guerra, principalmente devido à presença de espírito de seu ativo comandante, Sena Pereira. Podemos citar o apresamento da Escuna *Rio de La Plata* em 21 de dezembro de 1826, e o combate de Jaguari, no dia 26 do mesmo mês. A atuação destacada des-

²³ DONATO, Hernâni. *Dicionário das Batalhas Brasileiras*. São Paulo: Ibrasa, 1987, p. 113.

²⁴ MAIA, op. cit., p. 104.

²⁵ MENDONÇA, Mário; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira (1822-1940)*. Rio de Janeiro. Imprensa Naval, 1942, p. 272.

²⁶ MAIA, op. cit., p. 100.

sa flotilha formada apenas por escunas e canhoneiras diminutas forçou o Almirante Brown a buscar sua eliminação, e após dois combates indecisos, afinal, conseguiu o resultado na batalha de Juncal, em 9 de fevereiro de 1827, quando se perdeu a Escuna *Bertioga*, capturada pelo inimigo.

A série de embarcações construídas no Arsenal de Marinha de Santos durante o período de 1825 a 1827 encerrou-se com o lançamento ao mar da Canhoneira *Grenfell*, bela escuna armada com oito peças. Foi batizada em homenagem ao oficial inglês John Pascoe Grenfell, que veio ao Brasil durante a Guerra de Independência, acompanhando *Lord Cochrane*, com quem lutou nas marinhas do Chile e do Peru. Grenfell, em pouco tempo, ganhou grande reputação na Marinha brasileira, tendo entre seus feitos o de garantir a adesão da Província do Pará à causa da Independência em 1823, utilizando-se de apenas um brigue para convencer os recalcitrantes. Durante a Guerra da Cisplatina, notabilizou-se em diversas ações, perdendo um braço no comando do Brigue *Caboclo*, na já mencionada batalha de Lara-Quilmes.

A Canhoneira *Grenfell*, batizada sob um bom nome para um navio de guerra, teve uma das mais brilhantes folhas de serviço para um navio de sua categoria. Em agosto de 1827, tendo deixado o estaleiro pouco antes, encontrava-se na sua viagem inaugural em direção ao teatro de operações no Prata, estava sob o comando do Segundo-Tenente Francisco Xavier de Brum. Nesse mesmo dia, na costa do Uruguai, perto do Cabo Santa Maria, a tripulação da canhoneira avistou um corsário argentino, o *Estrella del Sur*, do Comandante Andrea. Após um decidido combate, o corsário se rendeu, “na que foi considerada uma das mais auspiciosas estreias de navio brasileiro.”²⁷

20 de Agosto de 1827 – A Barca *Grenfell*, de que era comandante o 2º-Tenente Francisco Xavier de Brum, aprisiona o Corsário argentino *Estrella do Sul*, Comandante Andrea. Julgado proceden-

te o apresamento por sentença da auditoria, em 28 de janeiro de 1828, mandou-se entregar o valor do navio e carga aos apresados e as munições ao governo. O Conselho Supremo Militar de Justiça confirmou essa sentença em 13 de fevereiro, e o casco foi arrematado em hasta pública por 489\$560, segundo consta dos apontamentos da extinta Comissão de Presas. Figuram no termo de apresamento o 1º-Piloto Francisco Antônio e o 3º Francisco Borges Pinto, nomeados 1º e 2º-comandantes da presa.²⁸

Depois do primeiro combate, a *Grenfell* foi incorporada à esquadra de bloqueio do Prata, visando à eliminação do poder naval argentino e de seus corsários. Em novembro de 1827, a canhoneira fez parte de uma flotilha enviada ao Rio Salado para recuperar dois barcos brasileiros que estavam sendo modificados para atuarem como corsários, o Brigue *Ururao* e a Galera *Santista*. Em 16 e 17 de novembro, a flotilha nacional envolveu-se num sério combate pela posse dos dois navios. Ao final, a expedição brasileira conseguiu destruir os dois navios capturados, mais uma sumaca, debaixo dos fogos de uma bateria inimiga posicionada em terra. No dia sete de dezembro, mais um violento combate:

Junto da Enseñada, proximidades de Buenos Aires, encalhou, na véspera, o brigue-barca *Congresso*, de 20 canhões. Confiado ao lendário Cesar Fournier, apresara o barco brasileiro *Harmonia dos Anjos* e o conduzia a Buenos Aires. Perseguido pelos navios imperiais do bloqueio do estuário, encalhou. Ao amanhecer de 7, estava cercado pela canhoneira *Grenfell*, pelas escunas *Paula* e *Bela Maria* e três pequenas porém ágeis canhoneiras. Às 11 hs, debaixo de canhoneio, o *Congresso* e o *Harmonia dos Anjos* foram abandonados e em seguida abordados por brasileiros que encontraram

²⁷ DONATO, op. cit., p. 238.

²⁸ PALHA, José Egydio Garcez. *Efemérides Navais*. 2ª ed. Rio de Janeiro: SDGM, 1983, p. 278.

um médico cuidando de 35 feridos graves e 11 leves... os dois navios, verificada a impossibilidade de safá-los, foram incendiados.²⁹

Nas operações de bloqueio no estuário do Prata, a *Grenfell* tinha como comandante o Primeiro-Tenente Isidoro Néri (marido de Ana Néri, primaz senhora enfermeira da Guerra do Paraguai). A utilização de navios de pouco calado (uma escuna, por exemplo), mas de boa construção, foi de grande necessidade no serviço de bloqueio do Prata, pois os navios adversários constantemente procuravam a proteção de bancos de areia e canais para escapar da perseguição da Esquadra brasileira, mais numerosa e com navios maiores. No dia 17 de fevereiro de 1828, num típico combate naval da Guerra Cisplatina, a *Grenfell*, acompanhada de diversos navios brasileiros, perseguiu o mercante norte-americano *Sicilly* que tentava furar o bloqueio. Sem chance de escapar, o *Sicilly*

encalhou e foi abordado por marinheiros brasileiros. Em seu auxílio, vieram doze navios argentinos, comandados pelo grego Nicolas George. Durante a ação, a Canhoneira *Grenfell* posicionou-se à popa do Brigue *Vinte e Nove de Agosto*, ajudando-o a livrar-se da abordagem de algumas canhoneiras inimigas. Como resultado, o *Sicilly* e a canhoneira nº 11 argentina terminaram incendiadas.

No dia 29 de maio, a *Grenfell* participou de uma das mais famosas ações da guerra, que resultou na captura do Brigue-Escuna *Ocho de Febrero*, comando de Tomas Espora. O oficial argentino, derrotado, rendeu-se a Joaquim Marques Lisboa (futuro Marquês de Tamandaré), comandante da Escuna *Bela Maria*, entregando-lhe sua espada.

A guerra naval, com a esquadra argentina bloqueada no porto de Buenos Aires, e os corsários, sendo combatidos um a um, arrefeceu. A paz entre os dois países veio no dia 29 de setembro, terminando o sangrento conflito com a independência do Uruguai.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Instituições de pesquisa de fontes primárias:

Arquivo do Estado de São Paulo – São Paulo, Brasil – www.arquivoestado.sp.gov.br

Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro, Brasil – www.bn.br

Biblioteca da Marinha – Rio de Janeiro, Brasil - www.mar.mil.br/sdm/pesq/biblio

Serviço de Documentação da Marinha – Rio de Janeiro, Brasil – www.mar.mil.br/sdm

Fontes impressas:

AGUIAR, Francisco Xavier da Costa. *Memória que mostra a origem da vila de Santos e o seu estado presente*. In: Revista do IHGSP. São Paulo, 1906. v. XI.

BARRETO, Antonio (Org.). *Marquês de Pombal: catálogo bibliográfico e iconográfico*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1982.

BOLETIM: *Atas do Conselho da Presidência da Província de São Paulo-anos 1829 a 1834*. São Paulo: AESP, 1961. v. XV et XVI.

BRUNO, Ernani Silva. *Viagem ao País dos Paulistas*. 1ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1966.

²⁹ DONATO, op. cit., p. 403.

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília/Rio de Janeiro: Funcep/SDGM, 1986.

COLEÇÃO DAS DECISÕES do Governo do Império do Brasil de 1834. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

D'ALINCOURT, Luiz. *Memória sobre a viagem do Porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. São Paulo: Aesp. 91 v.

DONATO, Hernâni. *Dicionário das Batalhas Brasileiras*. São Paulo: Ibrasa, 1987.

FLORENCE, Hercules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, [s/d].

GARDINER, Robert. *Warships of the Napoleonic Era*. London: Chatham Publishing, 1999.

GOLDSMITH-CARTER, George. *Velas e Veleiros*. São Paulo: Melhoramentos, 1982.

GREENHALG, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*. Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

GUEDES, Max Justo. *Relíquias Navais do Brasil*. Rio de Janeiro: SDGM, 1983.

LUNÉ, José Batista de; FONSECA, Paulo Delfino da. *Almanak da Província de São Paulo para 1873*. 2ª ed. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado/Aesp, 1985.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes Estaleiros: arsenais de marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiá: Paço Editorial, 2012.

MARQUES, Manuel Eufrázio de Azevedo. *Apontamentos históricos, geográficos e noticiosos da província de São Paulo, seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis da capitania de S. Vicente até o ano de 1876*. 2ª ed. São Paulo: Martins, 1952. 2 v.

MEIRELES, Teotônio. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. Rio de Janeiro: [s/ed], 1883. v. II.

MENDONÇA, Mário; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira (1822-1940)*. Rio de Janeiro. Imprensa Naval, 1942.

MORI, Vitor Hugo; LEMOS, Carlos A.C.; CASTRO, Adler Homero F. de. *Arquitetura Militar: um panorama histórico a partir do Porto de Santos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado/Fundação Cultural do Exército, 2003.

MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo*. 3ª ed. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978.

MUNIZ JR, J. *Fortes e Fortificações do Litoral Santista*. Santos: ed. particular, 1982.

- _____. *Presença da Marinha em Santos*. Santos: A Tribuna, 1986.
- OBERACKER JR, Carlos H. *O Movimento Autonomista no Brasil*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977.
- OLIVEIRA, José Joaquim Machado de. *Quadro Histórico da Província de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo: Typographia Brasil de Carlos Gerke & Cia, 1897.
- PALHA, José Egidio Garcez. *Efemérides Navais*. 2ª ed. Rio de Janeiro: SDGM, 1983.
- PEDREIRA, Jorge; COSTA, Fernando Dores. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- PETRONE, Pasquale; LECOCQ-MÜLLER, Nice; FRANÇA, Ary. *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. São Paulo: Edusp, 1965. v. II.
- PROMESSA, João Luiz. *Reminiscências de Santos, 1543-1870*. Santos: Estabelecimento Gráfico Santista, 1930.
- REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, Barão do. *Efemérides Brasileiras*. Brasília: Senado Federal, 1999.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem à província de São Paulo*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1976.
- SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. 2ª ed. São Vicente: Caudex, 1986. 2 v.
- SOBRINHO, Costa e Silva. *Santos Noutros Tempos*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953.
- _____. *Romagem pela Terra dos Andradas*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1957.
- SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. 1ª ed. São Paulo: Piratininga, 1922. v. III.
- SOUZA, Marli Nunes de [coord. Geral]. *Benedito Calixto: um pintor à beira mar*. Santos: Fundação Pinacoteca Benedito Calixto, 2002.
- SPIX, Johan B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Melhoramentos, [s/d]. v. III.