

Joaquim Vicente Foro, Mestre Construtor (Act. 1761-1796) - *As Canoas Cobertas e a Corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil)**

Joaquim Vicente Foro, Master shipbuilder (act. 1761-1796) - The Brazilian covered galiotes and the corvette of Belém's Royal Arsenal, (Brazil)

Nuno Saldanha

UNIDCOM/U.E. CHAM/FCSH-UNL.

RESUMO

Apesar de desconhecido, Vicente Foro (act. 1761-1796) foi um importante mestre e construtor do Arsenal Real de Belém, cuja obra se encontra excepcionalmente documentada iconograficamente. Para além do projeto das principais canoas cobertas do Pará, a partir de 1773, de especial importância, é o ter desenhado o "Plano de Navio" de uma corveta, em 1786, que constitui um raríssimo e inédito testemunho da Arquitetura e Construção Naval luso-brasileira setecentista, que aqui se analisa.

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura Naval Século XVIII; Joaquim Vicente Foro; Canoas cobertas; corveta; Arsenal do Pará (Brasil)

ABSTRACT

Although unknown, Vicente Foro (act. 1761-1796) was an important master and shipbuilder at Belem's Royal Arsenal, whose work is remarkably iconographically documented. Apart from the project of the main Pará covered canoes, built from 1773 onwards, of singular importance is the drawing of the "Ship Plan" of a corvette, in 1786, which constitutes a very rare and unprecedented testimony of eighteenth-century Portuguese-Brazilian Naval Architecture and shipbuilding, which is here examined.

KEYWORDS: 18th Century Naval architecture; Joaquim Vicente Foro; covered galiotes; corvette; Belém do Pará Shipyard (Brazil)

Não obstante tratar-se de um mestre quase desconhecido, Joaquim Vicente Foro foi um importante construtor de diversos tipos de embarcações, e cuja obra está diretamente relacionada com a história do próprio arsenal de Belém do Pará, onde desenvolveu a maior parte da sua atividade.

Como tivemos oportunidade de referir anteriormente (SALDANHA, 2018b), por expediente de 1755, o Governador do Estado, o capitão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, solicitou a reorganização da antiga Casa das Canoas (construída em 1729), para a transformar num novo projeto de vulto (LEIVAS, e LEVY, 1972, p.33). A sua ampliação, em 1761, levada a cabo pelo governador seguinte, o capitão-general do Estado do Pará e Maranhão,

*Artigo recebido em 4 de outubro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 26-45 – 2019.

Manuel Bernardo de Mello e Castro, conduziu à criação do Arsenal do Pará. Esta empreitada, insere-se no quadro das reformas pombalinas, e na política de desenvolvimento da construção naval ultramarina do reinado de D. José I, na tentativa de dar seguimento a vários decretos que pretendiam dar primazia à utilização de navios construídos no Brasil, para a composição das frotas (LAPA, 1968, pp. 51-65).

Porém, como sabemos, Portugal nunca conseguiu criar no Brasil (nem tão pouco na metrópole), um estaleiro ao nível do que os espanhóis fizeram em Havana, com os seus mais de setenta navios de linha, e meia centena de fragatas, construídos ao longo do século XVIII. É verdade que madeira não faltava, de qualidade ímpar (embora na sua maioria enviada para o Arsenal de Lisboa), no entanto, diversamente do que, por vezes se tem afirmado, as carências de mão de obra, mormente especializada, eram recorrentes, bem como de muitos outros materiais, constantemente pedidos à Corte.

Os trabalhos de alargamento foram dirigidos inicialmente pelo Mestre de Obras Manuel da Silva, e depois, a partir de Novembro de 1760, após o seu falecimento, pelo Mestre Carpinteiro da Obra Branca, José de Freitas. Contudo, o nascimento do Arsenal estaria muito para além da mera remodelação da antiga Casa das Canoas.

As obras de construção prolongaram-se, com atrasos idênticos aos da nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, que se estava a construir ao mesmo tempo, por falta de materiais, ou de mão de obra especializada, durante os anos seguintes. Ainda antes de terminar o ano de 1761, o construtor Luís Isidoro, e o Engenheiro-Ajudante Henrique António Galuzzi, davam conta que a obra do arsenal estava bastante adiantada¹, a qual estaria praticamente terminada ao fim de cinco anos. Todavia, após a sua conclusão, ela seria objeto de

sucessivas remodelações, e ampliações, ao longo do século.

O Arsenal de Belém, como referimos, não teve naturalmente a dinâmica, nem o alcance, dos arsenais da Corte (ou do de Salvador da Baía), mantendo-se sempre numa escala mais moderada, produzindo embarcações de menores dimensões. Mas não deixou, ainda assim, de ser um centro bastante produtivo, pois, apesar das constantes dificuldades, colocadas pela recorrente escassez de mão de obra e de materiais, produziu, entre 1761 e 1799, pelo que pudemos apurar, cerca de 27 embarcações, de médio e pequeno porte (SALDANHA, 2018b, p. 17).

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, alcançaram os cargos de contramestres, mestres, ou construtores, como foi o caso de Joaquim Vicente Foro.

De facto, ele integrou o conjunto de carpinteiros enviados de Lisboa, em Abril de 1761, para a construção da nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, juntamente com o seu construtor, o mestre Luís Isidoro de Gouveia, de quem tratámos oportunamente (SALDANHA, 2018b).

Ele é um claro exemplo da ascensão profissional (mas nem sempre social) que estes trabalhadores podiam facilmente usufruir no Brasil, dadas as constantes carências de mão-de-obra especializada, ascendendo de simples carpinteiro a contramestre, e a mestre.

Os primeiros anos da sua carreira no Brasil estão bem documentados, a partir de uma súplica que dirige à rainha D. Maria I, em 1779, solicitando a sua nomeação para o lugar de mestre da Ribeira do Arsenal da cidade de Belém do Pará².

Sabemos assim que, desde cedo, assistia nos trabalhos do mestre construtor

Luís Isidoro de Gouveia, conforme se afirma: “nos impedimentos e moléstias do constructor da dita Nau fazia o supplicante o lugar e a obrigação delle, dirigindo o Laborioso trabalho da sua factura”.

Dois anos após a sua chegada, em 1763, morre o construtor do Arsenal, Manuel Lopes da Silva, que também desempenhava funções na Companhia Geral do Comércio do Grão Pará. E, em 1765, segue-lhe o citado mestre Luís Isidoro de Gouveia, num acidente de trabalho (SALDANHA, 2018b, p. 20). No ano seguinte, Joaquim Vicente surge a desempenhar as funções do defunto Manuel Lopes, sendo nomeado pelo Governador e Capitão-General, Fernando da Costa Ataíde de Sousa Coutinho, como Contramestre de todo “o expediente das Reaes Obras da Ribeira”, com o vencimento de 500 reis por dia.

Em 1769, o estaleiro sofre nova baixa, com o falecimento do Mestre da Ribeira, Teodósio Gonçalves, que tinha as funções de marcar, medir e aprovar as madeiras que iam para o Real Arsenal da Ribeira, que serão igualmente assumidas por Joaquim Vicente. Teodósio Gonçalves, trabalhava em Belém, pelo menos desde 1741, como atesta uma certidão de pagamento, feito a ele, e ao oficial António Gonçalves, pelo trabalho de corte de madeiras no Pará. Um outro ofício, datado de 22 de fevereiro de 1755, refere que o mesmo fora mandado para a Ribeira das Naus, onde era Contramestre dos carpinteiros, para fazer nesse Estado o corte de madeiras para as suas fábricas.

Só depois de 1772, com o governo de Pereira Caldas, Joaquim Vicente Foro seria parcialmente compensado, por acumular as obrigações dos dois mestres que o antecederam, ao serem-lhe aumentados 140 reis ao seu vencimento, que passava para os 640 reis diários. Tendo em conta que Teodósio Gonçalves vencia 900 reis por dia, desempenhando apenas uma daquelas ati-

vidades, isso levou a que Joaquim Vicente fizesse uma petição, no intuito de ser nomeado oficialmente Mestre da Ribeira do Arsenal, com o correspondente vencimento. A mesma não foi deferida pelo governador, que lhe sugeriu a dirigisse diretamente à rainha D. Maria, o que sucede em 1779. No entanto, não obstante a escusa, Pereira Caldas, para além do referido aumento do vencimento, terá sido o responsável pela passagem de Mestre dos Caranguejos (ferreiro, serralheiro), a Mestre dos Lagartos (carpinteiro de obra branca), consoante refere Alexandre Rodrigues Ferreira em 1787, ao elencar os funcionários da Marinha³ (FERREIRA, 1787, p. 38). Outro sinal da simpatia do governador Caldas, para com Vicente Foro, foi o de o ter encarregue da construção da sua canoa oficial, a *Nossa Senhora do Pilar*, em 1773, modelo de muitas outras, de que falaremos adiante.

Sabemos também que, nesta data havia casado no Pará, e que tinha descendentes, circunstância que serviu de reforço ao argumento do seu requerimento à soberana: “não pode acudir as obrigações de seu estado, e família de mulher e carregado de filhos menores por se haver casado na dita cidade”.

Ao fim de apenas década e meia, parecia usufruir de louvável reputação profissional, como atestam os diversos testemunhos da petição. Segundo o Administrador do Arsenal, o Sargento-mor Manuel José de Lima, tinha desempenhado um distinto serviço “tanto na construção de várias embarcações, que tem construído para o Serviço da Real Fazenda, concerto de outros, como no exacto exame, que fez nas madeiras”⁴. Também o Inspector da Ribeira, o Sargento-mor Domingos Pereira de Moraes, que dirigia a obra, sobreleva a sua “completa inteligência não só para toda a factura de Embarcaçoens, reparos de fortalezas, e tudo mais pertencente ao seu Officio”⁵.

Estas embarcações de que nos falam as testemunhas abonatórias, eram sobretudo de pequena dimensão, referindo-se muito provavelmente às diversas canoas e botes, amplamente divulgadas pelas conhecidas ilustrações de Joaquim José Codina, elaboradas para Alexandre Rodrigues Ferreira.

A sua maior e mais importante obra, seria executada durante o governo de Martinho de Sousa Albuquerque, quando lhe é atribuída, em 1785, a responsabilidade da construção de uma corveta, para servir de guarda-costa⁶. Apesar de já se terem construído diversas corvetas nos estaleiros do Pará, mormente pela Companhia Geral do Comércio (SALDANHA, 2018b, p. 20), esta reveste-se de excepcional interesse, sobretudo por dar origem a um dos raríssimos exemplares de “Plano de Navio” que se conhecem, e o mais antigo da História Naval Luso-Brasileira⁷. Para além disso, é de suma importância notar que o projeto não foi enviado de Lisboa, como era hábito, mas feito no Pará. Este Plano ilustra também as capacidades de Joaquim Vicente em projetar e desenhar navios, o qual terá naturalmente aprendido na Casa do Risco, do novo Arsenal de Belém.

A última menção conhecida, de 10 Agosto de 1796, alude à entrega dos planos de construção de três naus de linha (de 84 e 70 peças), a Joaquim Vicente Foro, que aparece referido como empreiteiro da Fábrica das Madeiras⁸. Natural encargo do Mestre da Ribeira do Arsenal, ele comprova a sua nomeação oficial para o cargo que tanto almejara, após o falecimento de Teodósio Gonçalves.

Sabemos também que os descendentes do mestre permaneceram no Brasil, como atesta uma lista de eleitores publicada na revista *O Pará*, de 30 de Julho de 1898, onde se refere a existência de vários votantes em Belém com o apelido Vicente Foro, e Leão Foro.

A CANOA NOSSA SENHORA DO PILAR (1773) E AS CANOAS COBERTAS

A primeira obra documentada de Joaquim Vicente Foro, é a famosa canoa *Nossa Senhora do Pilar*, construída na Ribeira do Pará em 1773, por ordem do então governador João Pereira Caldas, para as suas múltiplas deslocações. Diversamente do autor, a canoa é sobejamente conhecida. Amplamente divulgada pelas célebres ilustrações de Joaquim José Codina, que integram o espólio da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, e que comprovam a autoria do construtor, na respetiva legenda. Mas, para além desta, terá sido também o responsável pela construção de muitas outras canoas.

Apesar de se tratar de um barco de pequena dimensão (c. 6m de comprimento por 1,5m de boca), o facto de estarmos perante a canoa do Governador e Capitão General do Estado, a mais importante de todas, comprova, desde logo, a confiança e estima que Pereira Caldas parecia nutrir pelo mestre.

Importa notar a importância que aquele tipo de embarcações tinha na região⁹, cumprindo as mais diversas necessidades e objetivos – transporte de pessoas e bens, comunicação, guarda-costa, exploração – e do papel que, precisamente, este governador teve no incremento dessa frota. No final do seu governo, existiam cerca de 20 canoas cobertas, sendo que metade eram novas (veja-se Tab.1). Efetivamente, Pereira Caldas ordena em Fevereiro de 1776 (Portaria de 2 de Setembro de 1776), que todas as povoações de índios da sua capitania, construam e mantenham botes, de seis a oito remos por banda.

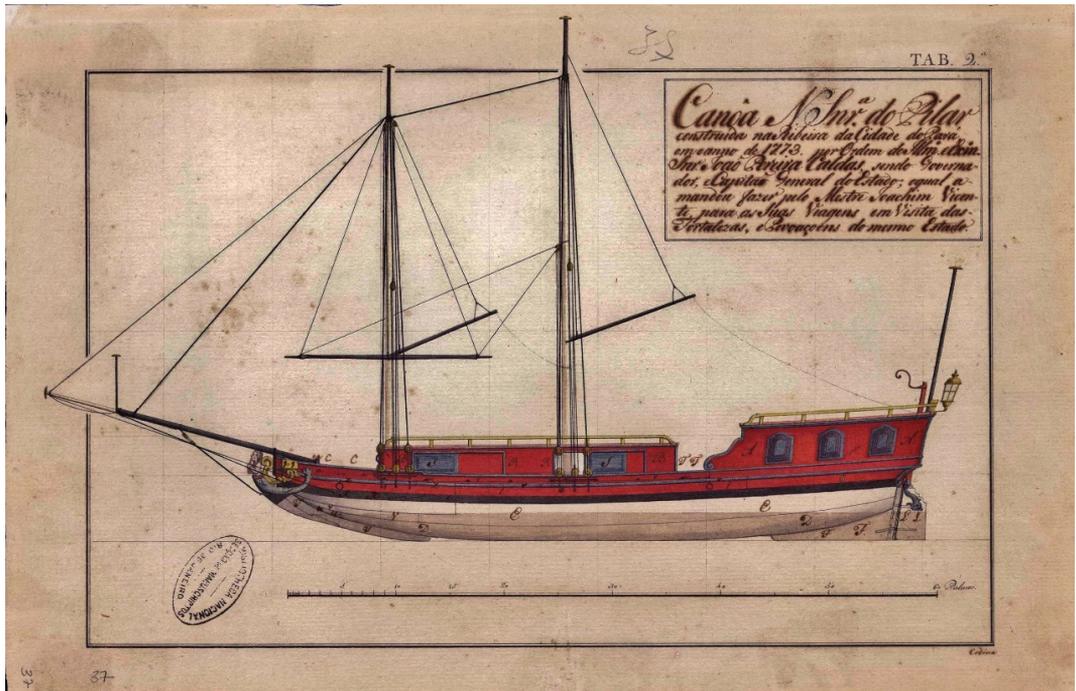


Figura 1 - Joaquim José Codina, *Canoa Nossa Senhora do Pilar*, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095099

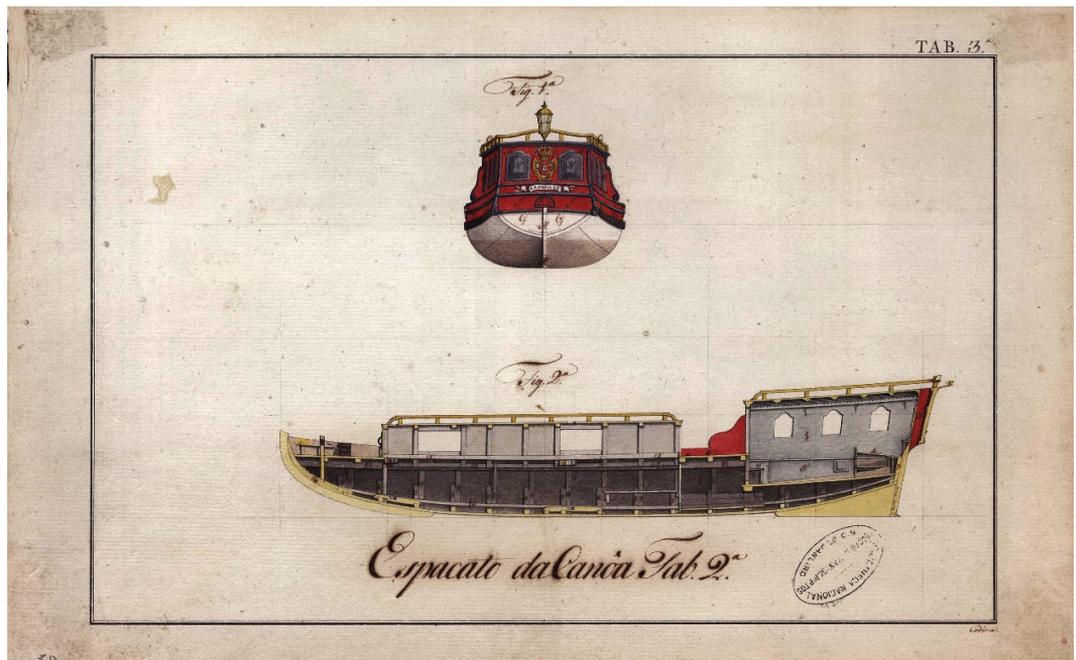


Figura 2 - Joaquim José Codina, *Espacato da Canoa Tab. 2ª*, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095100

Símbolos da nova política pombalina, estas canoas integraram o cotidiano do Pará, principalmente após a primeira Comissão Demarcadora de Limites (Tratado de Madrid de 1750), que exigia uma grande quantidade. A náutica foi então alvo de grandes transformações, com a introdução de novas técnicas, face às necessidades de utilização de embarcações nestas expedições setecentistas (PATAÇA, 2014, p. 74).

Tabela 1 - Mapa das canoas e outras embarcações ao serviço do Estado do Pará em 1779

Tipo	Nome	Remos	Mastros	Serviço
barco	<i>N^a S^a da Atalaia</i>	6	2	Prático da Barra (novo)
batelão grande		16	1-2?	transporte de madeiras (novo)
batelão segundo		12	1-2?	transporte madeiras p/os Arsenais
bote		4		Fábrica de Madeiras de Barcarena
bote ½ coberta (2)		7	1	diligências do serviço (novos)
canoa	<i>N^a S^a do Carmo</i>	8	1	para o Secretário (nova)
canoa	<i>S. João Batista</i>	9	1	visitas do Intendente Geral do Comércio (nova)
canoa	<i>N^a S^a do Valle</i>	8	1	
canoa	<i>N^a S^a da Glória</i>	7	1	embarque dos Ajudantes das Ordens (nova)
canoa		9	1-2?	vários destinos
canoa ½ coberta		14	1-2?	transporte de Macapá e Mazagão
canoa ½ coberta		10	1-2?	transporte sal das Salinas Reais
canoa ½ coberta		11	1-2?	transporte peixe do Pesqueiro Real
canoa ½ coberta	<i>Santa Marta</i>	6	1	cozinha
canoa coberta	<i>N^a S^a do Pilar</i>	9	2	transporte do governador e família
canoa coberta	<i>N^a S^a da Madre de Deus</i>	14	1	
canoa coberta	<i>N^a S^a do Bom Despacho</i>	6	1	visita navios pela Alfândega (nova)
canoa grande		12		carga das mesmas madeiras (nova)
canoa grande		14		carga das mesmas madeiras (nova)
canoas (2)		11		condução madeiras p/ as charruas
catraio		6	2	
chalupa de guerra	<i>N^a S^a do Bom Sucesso</i>	10-17	2	guarda-costa
chalupa de guerra	<i>N^a S^a da Boa Viagem</i>	10-17	2	guarda-costa
galeota coberta	<i>N^a S^a da Conceição</i>	10		
igarité		3	1	Aviso da Vigia das Salinas
igarité		3	1	Registo da Vila de Colares
igarité		2		serviço diário da Fortaleza da Barra
igarité (2)		2	-	expedição de ordens
igarité peq. (4)		1	-	
lança		6	2	(aproveitada de uma charrua)

Consoante narra Alexandre Rodrigues Ferreira, na sua *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão Pará* (FERREIRA, 1787), antes do governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, existiam apenas as canoas do General do Estado, a do Ouvidor, a dos três prelados dos carmelitas, mercedários e dos jesuítas, para as Visitas de suas casas Religiosas, existentes na cidade de S. Luís do Maranhão (FERREIRA, 1787, p. 14). Exemplo da sua raridade e valor, é o relato que faz da tentativa, por Pereira Caldas, de comprar uma canoa para o serviço da Coroa, ao então Mestre de Campo, António Ferreira Ribeiro, o qual pediu a exorbitante quantia, de “não menos do que dez centos mil reis”, não obstante reconhecer tratar-se de uma canoa “ricamente pintada, e acabada,

para o transporte de toda e qualquer Pessoa de Categoria” (FERREIRA, 1787; 14v).

Rodrigues Ferreira divide-as em três tipos: de poço, de coberta e meia-coberta. No tocante às de coberta, distinguem-se duas grandes classes, as de coberta com tolda, e as de coberta lavada. Entre as primeiras, estavam as que se construíam na Ribeira do Pará para o transporte de pessoas de categoria, militares, eclesiásticas ou civis.

Ora, deveras interessante, é Ferreira apresentar precisamente os desenhos de Codina da *Nossa Senhora do Pilar*, como exemplo deste tipo de canoas, o qual devia ser seguido como modelo. “Da inspecção ocular do seu comprimento, bôca e pontal, naturalmente dimanão as divisões que lhes dão os seus construtores, no intuito de lhes integrarem as sua partes e de

facilitarem aos Aprendizes o conhecimento de todas elas” (FERREIRA, 1787, p. 15).

Quanto às madeiras empregues nos liames (quilha e cavernas) e no casco, eram preferencialmente em pecheá preto, e as anteparas e paramentos em cedro ou louro amarelo. Nas cavernas, depois do pecheá, usa-se o cumarú, o angelim preto, a itaúba, ou a sucupira. O intervalo delas deve ser determinado pelo uso a que se destinava a canoa, e a sua espessura podia variar entre três a cinco polegadas.

O seu comprimento podia ir de 40 a 60 palmos (c. 4 a 6 metros), calculando-se a quarta parte para a boca, e o semidiâmetro para o pontal.¹⁰ Estas proporções não eram iguais para as canoas de carga – géneros, gado, pedra, madeira – as quais deveriam ser alteradas, e se “lhes assignam mais obras de caverna” (FERREIRA, 1787, p.16, 16v).

Quanto à canoa *Nossa Senhora do Pilar*, como referimos, foi construída em 1773 por Joaquim Vicente Foro, conforme consta da legenda do desenho de José Codina (referido como apenas Joachim Vicente), e do mesmo modo o comprova o próprio Freire na sua descrição: “feita no anno de 1773 pelo Mestre Joaquim Vicente Foro, então contramestre da Ribeira do Pará”.

Considera-a uma canoa andeja, com 18 remos (9 remos por banda), e 51 palmos e meio de comprimento do casco, que era de angelim, totalizando os 60 palmos (18 palmos da caixa de popa; 6 de tombadilho; 27,5 de tolda de proa; e 8,5 de assoalhado da dita, em forma de castelo. A boca, tomada do tombadilho, media 14 palmos, e 11 na proa. O pontal abaixo dos bancos tinha 5 palmos, e a altura do vão da caixa de popa, desde o assoalhado até ao forro da lata, atingia 8 palmos. O intervalo das cavernas (total de 16, com roda de proa e cadaste) era de 2 palmos e 7 polegadas.

Canoa de dois mastros (grande e traquete) com velas latinas quadrangulares,

com carangueja, gurupés, e velas latinas triangulares (bujas) à proa. O massame – enxárcias, viradores, estais, trinca do gurupés – era de linho; as velas, de algodão, de 96 varas cada rolo; e a mastreação, de troncos de castanho, à semelhança do que sucedia com sumacas, corvetas e galeras, assim como para embarcações maiores de alto bordo, como naus e fragatas.

A decoração era singela, tendo como figura de proa uma sereia; um golfinho pintado no leme; e as Armas Reais pintadas na popa, sobre uma tarja com o nome da embarcação, como “todas quantas pertencem ao real Serviço”.

Quanto à pintura, considerando que era a do General de Estado, era colorida de encarnado, usando o vermelhão e o óleo de linhaça como aglutinante. No entanto, tinha pintados de azul, os vivos e as molduras, procedimento adotado pelos governadores Francisco Xavier de Mendonça Furtado e João Pereira Caldas, em homenagem à Casa Real. Estas cores serviam para a distinguir facilmente das outras canoas de personagens importantes, como as dos oficiais militares e de outras “Pessoas de categoria empregadas no Real Serviço”, Inicialmente de cor verde, com molduras brancas, no tempo de Mendonça Furtado, depois, com Pereira Caldas, os vivos e molduras passaram para encarnado.

Numa interessantíssima aguarela de José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos*,¹¹ onde se representa a saída de João Pereira Caldas¹², ao Quartel da Vila de Ega, no Rio Solimões, em 28 de Abril de 1784, podem observar-se precisamente estas distinções. Desenho de grande importância, não só figura a canoa *Nossa Senhora do Pilar*, onze anos após a sua construção, num ambiente real, como representa ainda as diferentes cores e características das canoas, de outras personalidades da época.

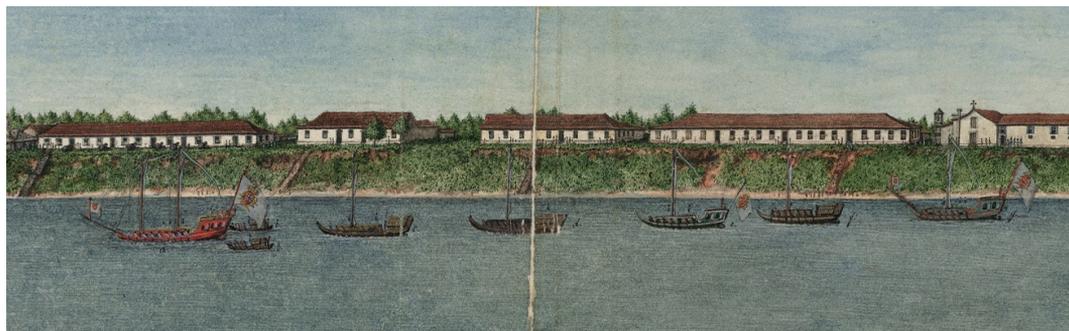


Figura 3 - José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos, antigamente Aldêa de Mariuá, creada Capital da Capitania de S. Joseph do Rio Negro...*, pormenor. Aquarela, 1785. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095061

Veja-se, por exemplo, a quarta canoa, a *Nossa Senhora da Boa Viagem*, do escritório da Fazenda da Fazenda Real, Sebastião Joseph Prestes, então Secretario Interino (Letra E), de um único mastro, com sete remos por banda, caixa de popa com apenas duas janelas de banda, pintada de verde e molduras em branco, à maneira do tempo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Ao passo que, a sexta, e última canoa do cortejo, a *Nossa Senhora do Valle* (Letra G), que serviu de transporte ao Tenente Coronel João Baptista Martel, Primeiro Comissario da Demarcação, semelhante à anterior, mas com gurupés e 8 remos de banda, tinha as molduras pintadas de encarnado, de acordo com a mudança instituída por Pereira Caldas.

De data ligeiramente anterior, existe outro desenho aguarelado de José Joaquim Freire, o *Prospecto da Villa de Cameté*, de Janeiro de 1784¹³. Aqui também se representam diversas canoas de transporte de algumas figuras importantes, agora lideradas pela do novo Governador e Capitão general do Estado do Grão Pará, Martinho de Souza e Albuquerque. Neste caso, o desenho é bem mais preciso e detalhado, o que tem levado a concluir que o artista estava presente (figurado em primeiro plano, na canoa *S. Francisco Xavier*, repetida em dois planos distintos da imagem), ao contrário do que sucedeu com o da Vila de Barcelos, executado um ano depois.



Figura 4 - José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Cameté e da entrada que fez o Ill.mo Sr. Martinho de Souza e Albuquerque Gov.or e Cap.m General do Estado na tarde do dia 19 de Janeiro de 1784*. Aquarela, 1784. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1309089

A canoa que transportava o governador e família, a *Nossa Senhora da Piedade*, (nº6) é praticamente uma cópia fiel da *Nossa Senhora do Pilar*, o que poderia levar a uma confusão entre as duas. De facto, estamos perante uma canoa de dois mastros, com velas latinas quadrangulares com carangueja, e bujas latinas triangulares na proa, caixa de popa com três janelas por banda, e pintada de vermelho. Com 9 remos por banda, também se figuram os respetivos remeiros, com seus barretes de veludo preto (ostentando as Armas Reais em chapas de prata), camisas brancas (calção escarlata), e o Patrão, com sua casaca de draguete escarlata, e véstia de draguete azul.

Ela comprova, portanto, que a *Nossa Senhora do Pilar*, construída por Joaquim Vicente em 1773, serviu efetivamente de modelo a outras, como referia Ferreira “Ellas [as canoas cobertas que se estão fazendo na Ribeira do Pará] são construídas pela forma da Fig.1 da Tab.2 [desenho de Codina]” (FERREIRA, 1787, p. 15). Dado que a *Nossa Senhora da Piedade* não consta da relação elaborada por Ferreira em 1779¹⁴, só podemos concluir que a sua construção deverá datar entre 1780 e 1784. Logo de seguida, surge a canoa *Nossa Senhora da Vitória* (nº7), que serviu de transporte do Ajudante das Ordens, Manoel Thomaz Serra (capitão de infantaria do Pará e Rio Negro), e do servente, Cordulo Casimiro da Silva Gusmão (sargento-mor da Legião Auxiliar da Ilha de Joannes). Embora semelhante à primeira, é bem mais pequena, com um único mastro, vela latina quadrangular, e bujas na proa, caixa da popa com apenas duas janelas por banda, cobertura de palha. Infelizmente, neste desenho, José Joaquim Freire apenas representou os remadores da canoa do governador, e como a mesma também não consta das listas de 1773, ou de 1779, não é possível saber quantos remos tinha

por banda. Quanto à decoração, ostenta uma figura de proa, e é também pintada de encarnado, com as obras vivas de azul (ou verde?), as molduras da caixa de popa em branco e, dado inédito, o perfil superior do costado, ser emalhetado de encarnado e branco¹⁵.

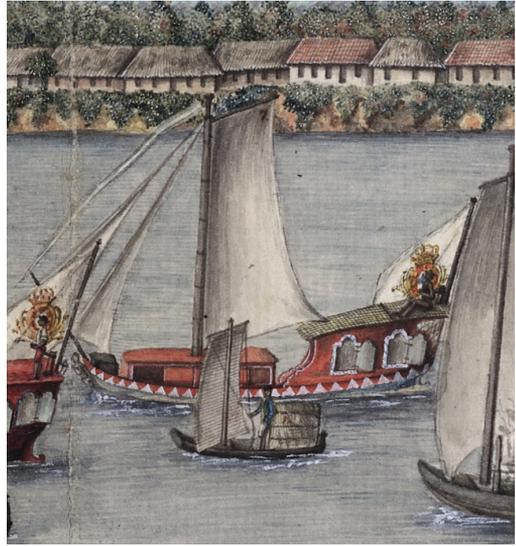


Figura 5 – José Joaquim Freire, canoa *Nossa Senhora da Vitória*, 1784. Pormenor da imagem anterior

Depois da canoa *Santa Marta* (nº8), que servia de cozinha (meia coberta, de seis remos, enumerada nas relações de 1773 e 1779), e da *S. Francisco Xavier* (nº 9) do transporte de Alexandre Rodrigues Ferreira, surge a *Nossa Senhora da Redenção* (nº 10). Esta última, servia para o transporte do Doutor Ouvidor General, Mathias José Ribeiro, e do Sargento Mor, João Vasco. Parece seguir o modelo da canoa *Nossa Senhora da Vitória*, mas com a diferença de não ter gurupés, nem velas de proa, vela redonda, cobertura de colmo na encoberta e caixa de popa, e estava pintada de azul, com os frisos de encarnado.

Embora ainda por comprovar documentalmente, mas tendo em conta a autoria do projeto da *Nossa Senhora do Pilar*, e as referências de Ferreira, é muito provável que Joaquim Vicente Foro, tenha estado na origem da construção de grande parte destas diferentes canoas cobertas.

Segundo Ferreira, deve-se também a Joaquim Vicente a ideia de eliminar as canoas de poço, demasiado perigosas, para as pessoas e seus bens, e substituí-las pelas de meia coberta: “He verdade que já o III^o Sr. Fernando da Costa de Atahyde e Teive, tinha o Mestre Joaquim Vicente lembrado esta ideia, para a mandar executar” (FERREIRA, 1787:12v). No entanto, ela só seria posta em execução pelo governador seguinte, João Pereira Caldas.

Aliás, a confiança depositada pelos governos anteriores, nomeadamente de Pereira Caldas, ao entregar-lhe a tarefa de construir a sua canoa pessoal, parece ter-se mantido durante o de Martinho de Souza e Albuquerque (1783-1790), como o

atesta a encomenda de uma corveta, obra de maior responsabilidade, de que falaremos em seguida.

O PROJETO DA PRIMEIRA CORVETA DO ARSENAL REAL (1786)

Sobre este navio, embora não tão documentado como as canoas, não é demais realçar a singular importância de que se reveste para a História da Arquitetura e Construção Naval setecentista luso-brasileira. Efetivamente, como referimos, ele está na origem do mais antigo “Plano de Navio” (com vista de topo, perfil e plano de balizas) projetado no Brasil no século XVIII, que chegou até aos nossos dias.

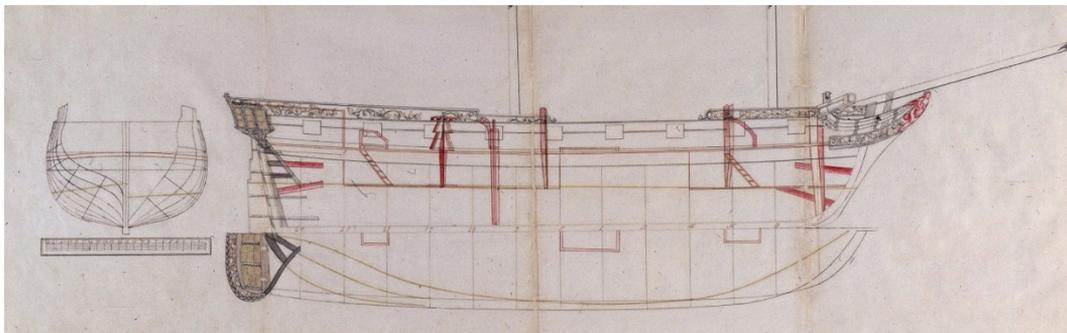


Figura 6 - Joaquim Vicente Foro, *Plano de Navio de uma corveta*, c. 1786, Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, AHU_CARTm_013, D. 1274

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

Paralelamente, o desenho reveste-se de particular interesse face à enorme precariedade de informação que possuímos sobre embarcações mais pequenas, apesar do seu número ter obviamente superado, em muito, o das naus e fragatas. Efetivamente, quando começamos a “descer” na classe de navios militares, abaixo das fragatas, o seu estudo depara-se com enormes dificuldades, face ao muito que ainda se en-

contra por fazer. Note-se, por exemplo, que Esparteiro (ESPARTEIRO, 1974-87) reúne um elenco bastante diminuto de corvetas, quase todas, posteriores a 1800¹⁶. Como sabemos, só no Pará, produziram-se, pela Junta Geral do Comércio, pelo menos cinco, no espaço de apenas sete anos, entre 1761 e 1768. (SALDANHA, 2018b)¹⁷.

Isto para não falar, naturalmente, nas várias dezenas, senão centenas, das corvetas referidas pela documentação, ao longo do século XVIII, que cruzavam o Atlântico, sobretudo do tipo aviso (reconhecimento, vigilância e correio) e transporte.

A grande dificuldade que se coloca para o estudo da corveta, é o facto de muitas vezes não sabermos exatamente

ao que nos estamos a referir. Isto é, quando um navio é designado como tal, nem sempre corresponde a características semelhantes, confundindo-se amiudamente com outro tipo de embarcações e, de forma particular, com a chalupa de guerra, o brigue, ou o bergantim. Para complicar as coisas, com alguma frequência, podemos encontrar o mesmo navio designado de forma distinta, em momentos diferentes, ou mesmo conforme a diversa documentação coeva. Em grande parte, isso resulta da forma como o navio era recorrentemente armado e desarmado, consoante as necessidades da sua missão. Como referia Ian McLaughan, no seu extenso estudo sobre a chalupa de guerra, “a classificação de barca-longa ou corveta, pode abarcar uma ampla variedade de tipos de navios de diferentes formas e tamanhos” (MCLAUGHLAN, 2014, p. 135).

Segundo António Gonçalves, a corveta era um navio de convés corrido, de pequeno calado, de vinte a vinte e duas peças de artilharia, com dois mastros de pano redondo, por vezes também com remos, gurupés com vela triangular, e destinado a missões de patrulha costeira, caça aos corsários e contrabandistas, proteção das frotas mercantes, ou despacho de ordens e informações (GONÇALVES, 2012, pp. 83-84). Embora considere que a corveta portuguesa só surja em 1779 (naturalmente induzido em erro pelas informações de Esparteiro), depois da dinamarquesa, espanhola, holandesa e russa, o que, como vimos, não corresponde à realidade.

De acordo com o conceituado investigador Jean Boudriot, o termo é de origem bretã “Korveten”, embora McLaughan considere que ele derive do navio francês *La Corvette*, de 1764, pequena embarcação de apenas oito canhões (MCLAUGHLAN, 2014, p. 130).

No século XVIII, Blaise Olivier, no seu importante dicionário manuscrito (*Dic-*

tionnaire de marine, c.1740-1745), fornece uma descrição precisa da corveta, indicando que o seu comprimento variava entre os 50 e os 80 pés, armada de 4 a 16 canhões de calibre de 4 libras. Mais importante, é a sua classificação das fragatas em 3 categorias, sendo que a última, a “fragata ligeira” (em Portugal também chamadas “fragatinhas”), de 18 a 22 canhões, se situava entre a fragata e a corveta. Deste modo, a corveta era uma pequena fragata, movida à vela e a remos, de 4 a 16 ou 18 canhões, 50 a 80 pés de comprimento, de 3 a 8 portinholas para canhões de 4 libras, e 6 pés de intervalo entre as mesmas, e que se destinavam a funções de aviso e escolta.

Alguns anos depois, Alexandre Savérien, no seu *Dictionnaire de la Marine*, de 1758, refere-a como uma espécie de “barque longue”, e que, em França, todas as construções de menos de vinte canhões, eram corvetas (BOUDRIOT, 1990, p. 6), gerando assim alguma confusão entre os termos dupla-chalupa, barca longa e corveta.

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

Depois da Guerra da Independência Americana, quando as fragatas abandonam os canhões de 8 libras, estes são aproveitados para as corvetas. Assim, em 1786, de acordo com a nova Marinha do Chevalier de Borde, ordenou-se a construção de 60 corvetas, vinte das quais eram de 24 canhões de 8 libras, e outras vinte com 20 canhões de 6 libras (BOUDRIOT, 1990, p. 6).

Embora os ingleses venham mais tarde a incorporar o termo “corveta”, a tendência geral é de as designarem como chalupa (*Ship Sloops*), termo que se aplicava a quase todos os navios com menos

de 20 canhões, *not rated*, portanto abaixo dos *Sixth Rate*.

Originalmente de apenas um mastro, em 1714 surgem as primeiras chalupas com dois mastros, de 8 a 12 peças de artilharia e, em 1770, acompanhando a propensão para o seu crescimento, tal como em França, o seu armamento subia para as 14 e 16 peças, de 6 libras (WINFIELD, 2007, p. 294).

Por vezes, tendem a confundir-se com aquilo que os ingleses designavam por *Post Ship* (*frégates d'avis* em francês), sobretudo por causa da coincidência de algumas das suas missões, no entanto, estes eram muito mais parecidos com as fragatas, classificados como *Sixth Rate*, e possuíam tolda e castelo.

No tocante à corveta de Vicente Foro, a primeira a ser construída no novo Arsenal Real (e muito provavelmente com dimensões superiores às da Companhia Geral do Comércio), sabemos que o projeto remonta aos inícios de 1785. Nesta data, o governador do Pará, Martinho de Sousa e Albuquerque, informa Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, da sua necessidade para vigia das fronteiras, e que o Mestre da Ribeira tinha dado início à sua construção. No mesmo ofício, fala ainda da falta de um mestre especializado, de oficiais de carpinteiro, e de dois calafates, assim como de diverso material, como armamento, palamenta, cabos, lonas, brins, pano, ferro em barra, pregaria, ferro com amarras, duas agulhas de marear, como também de um piloto com seu praticante, marinheiros e índios, claro sintoma das enormes carências daquele arsenal¹⁸. A corveta iria suprir a necessidade de vigia do Canal do Norte, zona frequentada por desertores e escravos fugidos, ocupando deste modo, a tarefa que anos antes, em 1775, ao tempo de Pereira Caldas, tinha sido atribuída às duas chalupas de guerra construídas no Pará, por desenho de Manuel Vicente Nunes (*Nossa*

Senhora do Bom Sucesso e Nossa Senhora da Boa Viagem). Estas, com 53 pés de comprimento e apenas 8 peças de artilharia, já tinham sido abolidas pelo governo seguinte, de José Telo de Meneses, em 1780 (SALDANHA, 2018a, p.118), ficando a importante vigia da costa às mãos de uma pequena canoa de meia coberta.

No ano seguinte, em Agosto de 1785, o governador envia para Lisboa o referido “Plano de Navio” para ser aprovado, não obstante referir que já se estava a fabricar, achando-se prontas as formas, e extraindo-se das matas, as madeiras para se dar princípio à obra.

Não deixa de ser curiosa a observação, que “do Risco tenho determinado mandar-lhe tirar toda a talha por julgar supérflua semelhante despeza.”¹⁹. Isto está plenamente de acordo com as ordens que o Almirantado britânico, durante os anos 80, havia determinado para os seus navios, sobretudo para os *unrated* e para as classes mais baixas, que deveriam ter o mínimo de decoração e de entalhes, para poupar nos custos, face à guerra com a França e outras nações.

Consoante atesta um documento de 1792, infelizmente o projeto não foi avante, dadas as dificuldades financeiras e materiais que se colocavam: “...por Outra Ordem de Sua Magestade, se devesse construir, e conservar, em Corso na Boca deste Rio, uma corveta de 16 a 20 Peças, devo crer que pelo mesmo motivo de evitar despesas se não deu à sua devida execução”²⁰.

Com medidas superiores às anteriores corvetas (e das chalupas de guerra mencionadas), possivelmente refletindo um acréscimo das necessidades de segurança daquela zona, tinha c. de 89 pés de comprimento (13 balizas), 75 pés de quilha, 22 pés de boca, e 10 pés de pontal a meia-nau²¹. Curiosamente, o seu rácio era de 4:1, exatamente o mesmo que Joaquim Vicente aplicara às suas canoas cobertas, e o utilizado

nos navios de Manuel Vicente Nunes, construídos no Arsenal de Lisboa e nos do Brasil. E isto é inédito, se compararmos, por exemplo, com o rácio das corvetas francesas.

Veja-se, por exemplo, as medidas apresentadas por Nicholas Ozanne, nas suas *Tables comparatives des principales dimensions ...* de 1764, para as corvetas de 12 canhões (a única topologia indicada) - comprimento de 60 a 70 pés; boca de 18 a 20 pés; pontal de 9 a 10 pés; 1ª bateria com canhões de 4 libras; e uma equipagem de 70 a 80 homens – cujo rácio era de 3,5:1 (OZANNE, 1764: pl22).

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

Quanto ao armamento, sendo de 9 portinholas por banda, teria cerca de 16 a 20 peças de artilharia, dispostas no convés (talvez mais alguns falconetes sobre as amuradas), e não obstante a inexistência de referências ao seu calibre, ele deveria andar pelo de 4 libras (ou talvez de 6 libras), tendo em conta a missão de guarda-costa, e o espaço entre portas de 6 pés, em perfeita sintonia com as dimensões e características das corvetas referidas por Blaise Olivier.

A sua tipologia também lembra as famosas chalupas de guerra inglesas da classe *Swan*, desenhadas pelo responsável da Marinha John Williams, em Janeiro de 1766, criando o design padrão para as chalupas da marinha britânica durante a Guerra de Independência Americana. Estas, de dimensão um pouco superior (96ft 7in x 26ft 9in x 12ft 10in, de rácio de 3,6:1), tinham 16 canhões de 6£ (8 por banda). No entanto, com tolda e castelo, não eram navios de convés corrido, como a de Vicente Foro.

Quanto ao velame, não referido pela documentação, não devia diferir muito do habitual, com pano redondo, grande, gávea e joanete, traquete, velacho e joanete, carangueja com latina quadrangular, e duas velas triangulares sobre o gurupés.

A vista do Plano de Perfil, mostramos também as indicações precisas do construtor, com o cabrestante, a bomba de esgoto, e a chaminé (?) à proa. A decoração que, como vimos, se sugeriu ser eliminada, estava mais de acordo com a tipologia inglesa (e da classe *Swan*), com o corrimão ornamentado do pavês, a não ultrapassar a posição dos turcos.

O BERGANTIM BARCO MACHO (1792)

Para além desta corveta, seria de colocar a hipótese de Vicente Foro ter também estado envolvido no projeto da construção de um bergantim, o *Barco Macho*, pedido pela corte de Lisboa, em Outubro de 1787, e fabricado no verão de 1792²².

De dimensões ligeiramente menores que a corveta, de dois mastros com velame idêntico; tinha 9 remos por banda; montava 16 peças de artilharia, (de 6 ou 8 libras) com 8 portinholas por banda²³; e cuja viagem inaugural (11 Setembro 1792) se encontra representada no conhecido *Prospecto da nova Praça do Pelourinho*, existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

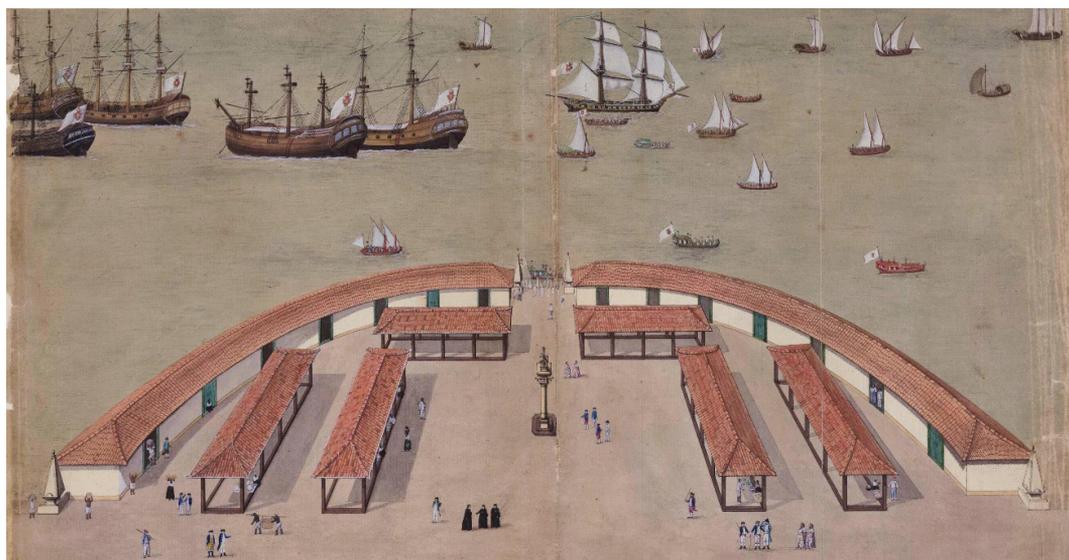


Figura 7 - *Prospecto da nova praça do pelourinho mandada fazer pelo governador e capitão general D. Francisco de Souza Coutinho. Representa a saída do novo bergantim de guerra nº 1, que o mesmo fez construir. Aquarela, sem data, [1792], Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1255478*

Este navio iria suprir as necessidades de vigia do Cabo do Norte, e o controlo da entrada do Amazonas, que se encontrava indefeso, há mais de uma dúzia de anos, perante a ameaça crescente da França, por terem sido suprimidas as duas canoas artilhadas que prestavam esse serviço, e por não ter sido construída a referida corveta em 1786²⁴.

Contudo, este navio parece ter sofrido de diversos problemas, tendo arribado logo na viagem inicial, sendo alvo de diversas críticas, da parte de muitos tripulantes, dos grandes balanços que dava.

Em sua defesa, veio o próprio governador, Francisco de Sousa Coutinho, referindo-se às qualidades do bergantim, o qual, para além de ter custado muito menos do que mandar fazer duas canoas, ou uma corveta de raiz²⁵, podia navegar à profundidades de apenas sete pés, o que era perfeitamente adequado para o que se pretendia das suas missões, de vigia e reconhecimento, tendo de cruzar entre baixios, parcéis, ilhas e canais irregulares, e de fortes correntes: “nem elle merece tal denominação [bergantim], senão pelo seu aparelho, e da figura que apresenta fora

do lume d’ágoa, para baixo he huma grande Canôa de suficiente carga, e muito própria para navegar em Rios”²⁶.

Em outubro seria desarmado, e armado com peças de calibre inferior, de 4 libras, retiradas do navio *Príncipe da Beira*, suficientes para cumprir a sua missão, ao mesmo tempo que o tornava mais leve, e menos exigente em termos de tripulação²⁷.

No entanto, podemos igualmente supor que o projeto tenha sido delineado pelo Mestre Manuel José da Silva (act. 1789-1796), que chegou a Belém em Julho de 1789, e ali faleceu a 26 de Abril de 1796. Este, foi encarregue pelo governador, em 1791, de construir uma charrua de grandes dimensões, medindo 127,5 pés de comprimento e 34 pés de boca. Sabemos que o risco dela era de sua autoria, constituindo mais um exemplo do desenvolvimento do Arsenal do Pará, capaz de delinear os seus próprios navios. Aprovado com ligeiras modificações, efetuadas por Torcato José Clavina, ele estaria na base da charrua *Princesa Real*, lançada ao mar a 25 de Maio de 1793²⁸, uma das três ali construídas por José da Silva (seguida

pelas *São João, o Magnânimo*; e a *São Carlos, Augusta*, em 1795).

Após a sua morte, o cargo seria assumido pelo então Contramestre, Joaquim Gomes da Mota (act. 1796-1800)²⁹, o qual

retomaria a fase de produção de navios de guerra no Arsenal do Pará, e uma das mais dinâmicas, com a construção de diversas fragatas³⁰.

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO [AHU], Lisboa

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

Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO [ANTT], Lisboa

ACP Manuel Barata DL 284,02.15) 680. 1784/1787 - Documentos do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Projecto Reencontro mf. 120, of. 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)

OBRAS

ACERRA, Martine (ED.). *Les Marines De Guerre Européennes: XVII-XVIIIe Siècles*. Paris: Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985.

BOUDRIOT, Jean. *Historique de la Corvette (1650-1850) et Monographie de la Créoule 1827*. Paris: Edit. Para J. Boudriot, 1990.

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

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

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

GONÇALVES, António. "Navios de Vela". In: PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823*. Lisboa : Academia de Marinha, 2012, pp.29-113.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo : Companhia Editora Nacional. Coleção Brasiliana, 1968.

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

MCLAUGHLAN, Ian. *The Sloop of War: 1650-1763*. Yorkshire: Seaforth Publishing, 2014.

PATACA, Ermelinda Moutinho. “Arte e ciência na Amazônia no século XVIII: o Prospecto da Vila de Cameté”. In: *Caiana. Revista de Historia del Arte y Cultura Visual del Centro Argentino de Investigadores de Arte (CAIA)*. Nº 5 | Año 2014, pp.62-79

PEREIRA, José Manuel Malhão (Coord.). *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar. 1669-1823*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012.

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.

SALDANHA, Nuno. “Do Tejo para o Amazonas. As chalupas de guerra de Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775)”. In: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. V.14, nº. 27. Rio de Janeiro: Junho 2018. 2018a

SALDANHA, Nuno. “A nau Nossa Senhora de Belém e S. José (1766-1805) de Luís Isidoro de Gouveia, e a génese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil)”. In: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro, V. 14, no 28. Rio de Janeiro: Dezembro 2018. 2018b

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

SARAIVA, Cardeal. “Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839”. In: *Obras Completas do Cardeal Saraiva (D. Francisco de S. Luís) Patriarcha de Lisboa*. Tomo VI. Lisboa: Imprensa Nacional, 1876.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Liga dos Amigos do Museu Naval; Fundação de Estudos do Mar, 2001.

TOUCHES, P. G. Gicquel des. *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Bâtimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*. Paris: Libraire pour la Marine, 1817.

UNGER, Richard W. « Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVIIe et XVIIIe siècles ». In: ACERRA, M. ; MERINO, J. ; MEYER, J., *Les marines de guerre européennes XVIIe-XVIIIe siècles*. Paris: Presses de l'Université de Paris Sorbonne, 1998, pp. 29-44.

WINFIELD, Rif. *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792. Design, construction, careers and fates*. Minnesota: Seaforth Publishing, 2007.

NOTAS

¹ [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.

² [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.

³ “Pela da Marinha. ...em ultimo lugar Joachim Vicente, que tinha sido Mestre dos caranguejos, passou no tempo do Ex.mo Snr. João Pereira a Mestre dos Lagartos juntamente”. (fol. 38).

⁴ [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. Certidão 2. AHU_CU_013, Cx. 84, D. 6902.

⁵ [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. Certidão 4. AHU_CU_013, Cx. 84, D. 6902.

⁶ [ANTT], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1785, Março, 15. Ofício de Martinho de Sousa e Albuquerque, governador e capitão general do Grão-Pará e Rio Negro, dirigido a Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar sobre: a satisfação com a aprovação de sua majestade D. Maria I, pelas providências que tomou em relação ao bergantim francês; vigia de todos os movimentos franceses na costa e na margem setentrional do rio Amazonas; necessidade de construir uma corveta para a vigia da fronteira; necessidade de um mestre especializado, oficiais de carpinteiro e dois calafates; o mestre da ribeira Joaquim Vicente Foro irá iniciar a construção da corveta, necessitando do seguinte material: armamento, palamenta, cabos, lonas, brins, pano, ferro em barra, pregaria, ferro com amarras, duas agulhas de marear, como também um piloto com seu praticante, marinheiros e índios. Até à feitura da corveta irá estar de vigia no canal do Norte, (zona frequentada por desertores e escravos fugidos), um pequeno barco de coberta; projectos de povoamento para travar os avanços franceses. Cópia. (ACP Manuel Barata DL 284,02.15) 680. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e Fundação da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. 120 Microfilme nº 120 1784/1787 – doc. 78

⁷ Não podemos deixar de expressar, uma vez mais, os nossos agradecimentos ao nosso colega e amigo, Augusto Alves Salgado, pela chamada de atenção para a existência deste desenho no espólio do AHU.

⁸ 1796, Agosto, 10, Pará. Carta do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], sobre a entrega dos planos de construção de três naus de linha ao empreiteiro da Fábrica das Madeiras, Joaquim Vicente Foro. Anexo: ofícios e relação (cópias). AHU_CU_013, Cx. 107, D. 8469.

⁹ Por vezes as canoas eram também designadas como botes. As mais ricas, para transporte de pessoas de importância, cobertas, eram o que de mais próximo se podia comparar às luxuosas galeotas reais da Corte, embora a sua decoração fosse menos rica.

¹⁰ Esta dimensão podia ir mesmo até aos 75 palmos, como consta de uma canoa de 1738 (C75xB15xP5,5 palmos), que se dizia poder levar 150 pessoas à vontade, e até mais de duzentas.

¹¹ José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Barcellos, antigamente Aldêa de Mariuá, creada Capital da Capitania de S. Joseph do Rio Negro, pelo Illm.º Exmº Snr. Francisco Xavier de Mendonça Furtado, por Provisão de 6 de Mayo de 1758. Está situada na margem austral do Sobre-dito Rio Negro...* Aquarela, 1785, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095061

¹² Já não como governador, cargo que abandonara em 1780 a favor de José Nápoles de Meneses (e depois substituído por Martinho de Sousa Albuquerque em 1783), mas como Encarregado das Demarcações do Rio Negro e Capitão-General.

¹³ José Joaquim Freire, *Prospecto da Villa de Cameté e da entrada que fez o Ill.mo Sr. Martinho de Souza e Albuquerque Gov.or e Cap.m General do Estado na tarde do dia 19 de Janeiro de 1784.* Aquarela, 1784, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1309089.

¹⁴ Veja-se *Mappa de todas as Canoas e mais Embarçaçoens pequenas que constituíão a interior Marinha do Serviço Real no Estado do Grão Pará, em o fim do Anno de 1779*, in Ferreira, 1787, fol. 69

¹⁵ Semelhante a esta, mas com cobertura de colmo na encoberta, de encarnado sem o emalhetado, é a canoa que se representa num desenho de José Codina, intitulado “Vista do arraial que se pos no Rio Ixié, junto à cachoeira do mesmo Ixié”, não datado. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Brasil, mss1095057.

¹⁶ Para o século XVIII refere apenas duas, produzidas na Índia, em 1779 e 1784.

¹⁷ Sendo duas de invocação desconhecida, a *S. Francisco Xavier* (1763), a *S. Pedro Gonçalves* (1768), e a *Nossa Senhora da Oliveira* (1768). Por aquele estado brasileiro, nos anos 70, aparecem também referidas a *Nossa Senhora da Conceição e Almas; Nossa Senhora das Necessidades; Santa Ana, S. José e Almas; Nossa Senhora do Bom Sucesso; S. Francisco de Paula; S. Francisco e Providência; S. Paulo; S. José; S. Pedro*, embora mais vocacionadas para a ligação entre Belém e Lisboa.

¹⁸ [ANTT], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1785, Março, 15. Ofício de Martinho de Sousa e Albuquerque, governador e capitão general do Grão-Pará e Rio Negro, dirigido a Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar sobre: [...] necessidade de construir uma corveta para a vigia da fronteira; necessidade de um mestre especializado, oficiais de carpinteiro e dois calafates; o mestre da ribeira Joaquim Vicente Foro irá iniciar a construção da corveta, necessitando do seguinte material: armamento, palamenta, cabos, lonas, brins, pano, ferro em barra, pregaria, ferro com amarras, duas agulhas de marear, como também um piloto com seu praticante, marinheiros e índios. Até à feitura da corveta irá estar de vigia no canal do Norte, (zona frequentada por desertores e escravos fugidos),



um pequeno barco de coberta; (ACP Manuel Barata DL 284,02.15) 680. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e Fundação da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. 120 Microfilme nº 120 1784/1787 – doc. 78.

¹⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1786, Agosto, 17, OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará e Rio Negro], Martinho de Sousa e Albuquerque, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando o projecto de construção de uma corveta a utilizar como Guarda-Costa no Cabo do Norte, elaborado pelo mestre Joaquim Vicente Foro. planta anexa AHU-CART-013, R.I.5. AHU_CU_013, Cx. 95, D. 7577.

²⁰ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1792, Setembro, 30. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a nomeação do capitão António José de Freitas e respetiva tripulação para embarcarem no bergantim construído na capitania do Pará e relatando a primeira viagem realizada por aquela embarcação. AHU_CU_013, Cx. 102, D. 8082, fol. 3.

²¹ Não tinha remos, como as chalupas, nem leme de cana.

²² Em 1773 existiam dois bergantins na Ribeira de Belém, de dois mastros, um deles partilhava a artilharia de 10 peças (+3 falconetes e 2 pedreiros) com um *hiate*; o outro, o *Nossa Senhora das Mercês*, com 14 remos por banda, e aparelho de linho, destinava-se às viagens do Estado.

²³ Veja-se nota 20.

²⁴ Ainda em Julho de 1792, se queixava o governador da necessidade premente de protecção, referindo-se ao episódio de uma embarcação francesa ter entrado pelo Amazonas acima, facto que teria estado na base da iniciativa real de construir a dita corveta. Nesta data, Francisco de Sousa Coutinho, ordenou que se reformasse uma barca de 80 pés de comprido e 21 de largo, mandando correr uma coberta, e levantar a borda, para a armar com 16 peças de artilharia.

²⁵ Segundo a Conta de Despesa, apresentada a 14 de Janeiro de 1793, o custo terá orçado a soma de 2 133\$325 reis.

²⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1793, Janeiro, 4, OFÍCIO do [governador e capitão General do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o modo de conservação das carnes na vila de Chaves, as más qualidades do bergantim “Barco Macho”, segundo o piloto José de Trindade, e as informações geográficas recolhidas durante os trabalhos de Demarcação Territorial de Limites na capitania do Rio Negro. Anexo: conta, mapa e ofícios (cópias). AHU_CU_013, Cx. 102, D. 8112.

²⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1792, Outubro, 2, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Couti-

nho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre se ter desarmado o bergantim para que, juntamente com uma canoa, proceder à sondagem e marcação dos baixios que existem na costa do Pará. AHU_CU_013, Cx. 102, D. 8084.

²⁸ Teve um custo final de 12 129\$240 reis.

²⁹ Segundo o *Livro Mestre dos Oficiais da Armada Portuguesa, anos 1744-1811*, sendo construtor do Arsenal do Pará, foi provido em Segundo Tenente, a 11 de Abril de 1798, e depois a Primeiro Tenente, a 3 de Outubro de 1800.

³⁰ Fez pelo menos a *Pérola* (1797-1831), fragata de 44 peças, a *Amazona* (1798-1831), fragata de 50 peças. E talvez também seja o autor da fragatinha *Princesa da Beira* (1798-1841) que aparece como corveta em 1824 (em 1836, armada em charrua, passou a chamar-se *Mondego*), e do bergantim *Espadarte* (1799-1803).