

A nau de guerra *Príncipe do Brasil*, do Arquiteto-Construtor Manuel da Costa (act. 1774-1824). Revelação de um desenho inédito do National Maritime Museum*

The ship of the line Príncipe do Brasil by the shipbuilder Manuel da Costa (act. 1774-1824). The unveiling of an unidentified ship plane from the National Maritime Museum

Nuno Saldanha

Faculdade de Design, Tecnologia e Comunicação//Universidade Europeia. Centro de História da Universidade de Lisboa. CHAM/FCSH-UNL. nuno.saldanha@universidadeeuropeia.pt.

RESUMO

Construída nos estaleiros da Baía por Manuel da Costa, a nau *Príncipe do Brasil* foi um dos navios que integrou a esquadra que trouxe a Corte de Lisboa para o Brasil em 1808. A descoberta de um Plano de Navio inédito, que permitiu a identificação de um dos modelos da desaparecida Escola Naval, assim como novos dados sobre o seu construtor, constituem um precioso achado para o estudo da Arquitetura e Construção Naval luso-brasileira dos finais do século XVIII e inícios do XIX.

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura Naval; Manuel da Costa; Plano de Navio; Arsenal da Baía (Brasil)

ABSTRACT

Built in Bahia shipyard by Manuel da Costa, the ship of the line Príncipe do Brasil was one of the vessels that integrated the fleet that brought the Royal Court from Lisbon to Brazil in 1808. The discovery of an unidentified ship plane, which also allowed the identification of one of the ship models lost in the ancient "Escola Naval", as well as new data about its author, constitute a precious finding for Late 18th and early 19th Century Luso-Brazilian Naval Architecture and Shipbuilding studies.

KEYWORDS: Naval Architecture; Manuel da Costa; Ship Planes; Bahia's Shipyard (Brazil)

INTRODUÇÃO

Portugal e Brasil partilham uma longa e comum História Marítima, de ambos os lados do Atlântico que, embora muitas vezes ignorada (mormente pela historiografia anglo-saxónica), propiciou, paralelamente, um correspondente e significativo desenvolvimento da construção naval, ao longo de mais de três séculos.

No entanto, diversamente ao que sucedeu com grande parte das nações europeias que se notabilizaram nesta atividade, o património iconográfico-documental que chegou até nós, especialmente no que diz respeito ao desenho e planos de navios, é espantosamente escasso, por motivos de ordem natural, ou de outras ainda por esclarecer, como, por diversas vezes, já tivemos oportunidade de assinalar.

Não é inteiramente certo o que sucedeu com o espólio de modelos e planos da antiga Sala do Risco (ou Casa das Formas), onde se faziam os desenhos e planos de navios. É verdade que grande parte se terá perdido no trágico incêndio de 1916, contudo, esse foi para o Brasil com a

Corte em 1808, e não sabemos exatamente o que terá regressado às instalações do Arsenal, após a sua independência.

Por outro lado, é sabido que um número significativo de desenhos nunca esteve ali armazenado, nomeadamente os que foram enviados para os diversos estaleiros da Coroa, sobretudo os do Brasil, ao longo do século XVIII, onde os navios eram maioritariamente construídos a partir de cópias, de desenhos de Manuel Vicente Nunes, Torcato José Clavina, João de Sousa Palher, entre outros. São precisamente essas cópias que temos conseguido recuperar, embora em número bastante reduzido, face ao vastíssimo espólio produzido na época.

Perante isto, é sempre motivo de particular satisfação, quando nos deparamos com a extraordinária e rara descoberta de um plano de navio inédito, como o que se encontra no National Maritime Museum em Greenwich¹. [Fig. 1] Trata-se de uma cópia, enviada de Lisboa, para Londres, pelo Almirante George Cranfield Berkeley, em fevereiro de 1811.

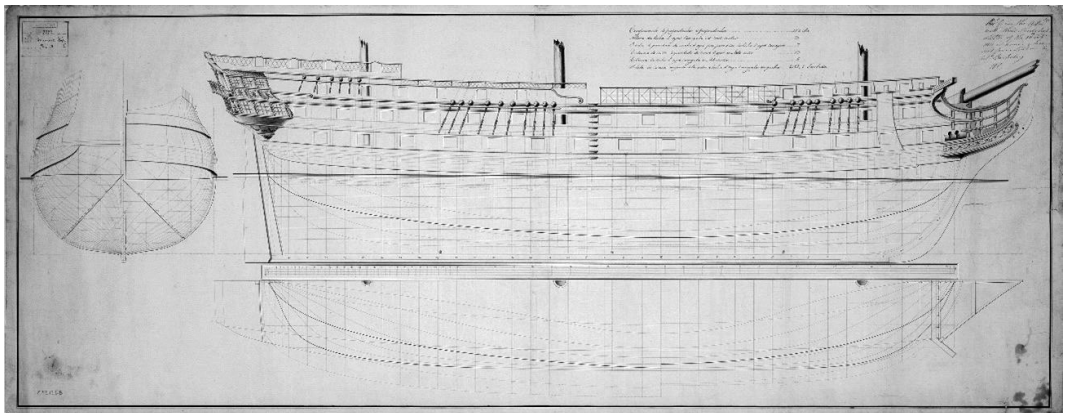


Figura 1: Manuel da Costa, *Príncipe do Brasil*, Plano de navio, 497 x 1257 mm. National Maritime Museum, Greenwich, Londres, ID: ZAZ1246

Este desenho, para além do conhecimento aprofundado das características e tipologia do navio, até então desconhecidas, permitiu, por outro lado, a identificação de um dos modelos que pertenciam ao Museu de Marinha, que se encontra-

vam depositados na antiga Escola Naval, a que estava agregado, no Arsenal Real. Destruídos pelo referido incêndio, nos inícios do século XX, ficaram, no entanto, as reproduções fotográficas dos mesmos, oportunamente publicadas pelo autor, o

capitão de fragata João Braz de Oliveira, em 1896 (OLIVEIRA, 1896). Como veremos adiante, a chapa H, referente a uma nau

que terá sido feita na Baía, corresponde precisamente à do desenho de Greenwich. [Fig. 2]

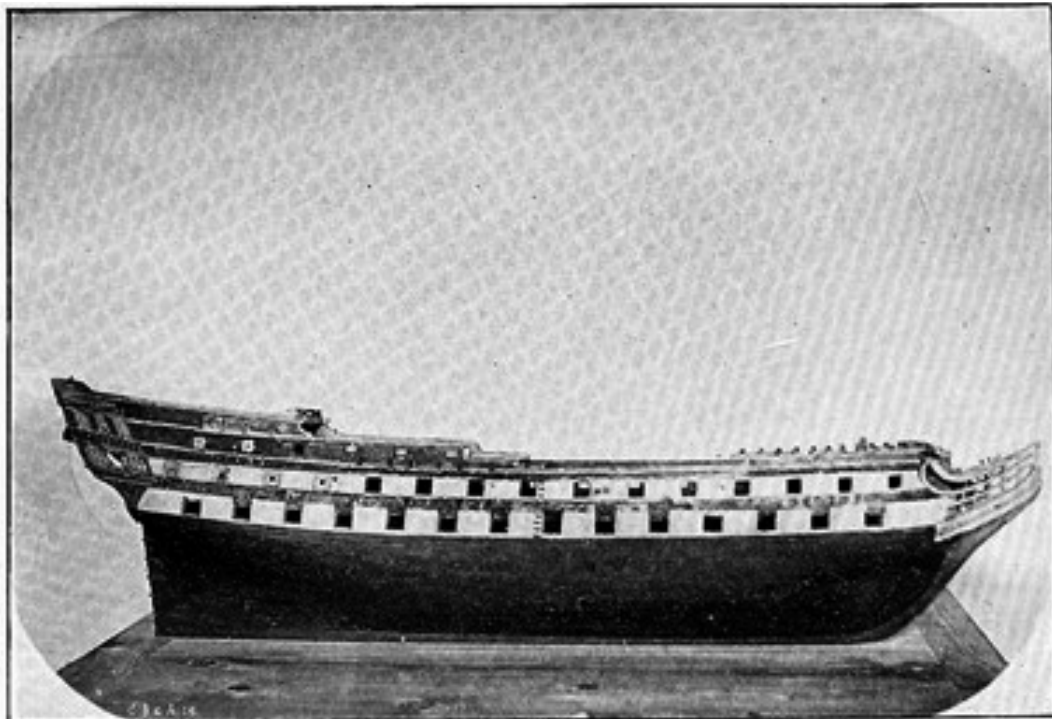


Figura 2: Modelo da *Príncipe do Brasil*, (desap.), vista de perfil, fotografia (OLIVEIRA, 1896)

Estas recentes descobertas convertem, assim, a nau *Príncipe do Brasil* num dos navios mais bem documentados iconograficamente da História da Construção Naval luso-brasileira do período de D. João, e um elemento fundamental para o seu conhecimento.

O CONSTRUTOR MANUEL DA COSTA (ACT. 1774-1824)

Embora se trate de um dos construtores navais menos conhecidos da sua geração, o estudo da sua biografia, que aqui se apresenta, aporta alguns elementos de grande importância para o entendimento, não só da vida, como da situação socio-profissional desta classe.

Até há pouco, os dados biográficos conhecidos sobre Manuel da Costa reduzem-se a algumas linhas, publicadas sobretudo por dois autores oitocentistas.

Um deles, foi o célebre geógrafo veneziano Adriano Balbi (1782-1848), que esteve em Portugal durante o primeiro quartel do século XIX. No capítulo dedicado à situação da Arquitetura Naval portuguesa, dedica-lhe algumas palavras elogiosas, considerando-o um profundo conhecedor da teoria, assim como um hábil executor, cujo talento era comprovado pela construção da nau *Príncipe do Brasil*, duas fragatas, e diversos outros navios mercantes:

Manoel da Costa, premier constructor naval de l'arsenal de Bahia, avec le grade de premier lieutenant de marine. Aussi profond théoricien que praticien habile, il a donné des preuves de ses talents par la construction d'un vaisseau de ligne, de deux frégates, et de beaucoup de bricks et navires marchands. (BALBI, 1822).

Também frei Francisco de S. Luís (cardeal Saraiva), na sua conhecida lista de alguns artistas portugueses, não se esquece de o mencionar, embora mais lacónico na sua apreciação, mais biográfica, e menos laudatória:

Discípulo de Torquato José Clavina. Serviu no Arsenal de Lisboa, donde foi despachado Construtor para a Bahia nos estados do Brazil. Ahi construiu alguns navios, e entre elles a não Príncipe do Brazil, lançada ao mar em 1800. Conservou-se naqueles estados até á época da sua independência. Também pertenceo ao corpo dos Engenheiros Constructores, e teve patente de Capitão Tenente graduado da Armada. (SARAIVA, 1839)

A estas referências se reduzia, praticamente, tudo quanto se sabia acerca deste construtor, ao longo de mais de século e meio, com exceção feita, para a identificação da autoria de alguns navios, referidos na obra de Marques Esparteiro², e depois por Amaral Lapa (LAPA, 1968), assim como de outros autores que se têm debruçado, direta ou indiretamente, sobre a construção naval na Baía. As referências mais recentes sobre este construtor, devem-se a Halysson Gomes Fonseca (FONSECA 2018, 2020), nos seus trabalhos sobre a Intendência da Marinha da Baía³.

Desconhecemos exatamente quando terá nascido, o que deverá ter sucedido em finais da década de 1750, pois, em 1774 (15 de junho), é admitido na Casa do Risco do Arsenal Real de Lisboa, pelo marquês de Pombal. Ali inicia aos seus estudos de Arquitetura Naval, como o próprio refere num requerimento⁴, sendo companheiro de João de Sousa Palher, e Antonio Joaquim de Oliveira, principian-do assim a longa e próspera carreira, que decorrerá ao longo de 50 anos de atividade, quase toda passada no Brasil.

Após a formação, como “aulista”, é nomeado pelo secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Melo e Castro, ajudante do prestigiado Construtor Torcato José Clavina (1736-1793), de quem fora aluno, como refere Saraiva (SARAIVA, 1839: 23), servindo depois como seu Contramestre do mesmo Arsenal.

Por fim, em 1796, ao fim de mais de vinte anos ao serviço do Arsenal de Lisboa, é indicado como Construtor de Naus e Fragatas da Armada Real do Arsenal da Baía, por Alvará da rainha D. Maria I, posição que acabará por marcar a vida e o seu percurso profissional, ao longo dos vinte e sete anos seguintes.

Apesar do Alvará régio datar do dia 27 de agosto, sabemos que a 18 já lhe eram atribuídas ajudas de custo, e pagamento da sua passagem para o Brasil⁵. O teor do Alvará, enviado a D. Fernando José Portugal, Governador e Capitão-General da Cidade da Bahia, era o seguinte:

“Tenho determinado que no Arsenal estabelecido nessa Capital do vosso Governo se construa para a minha Real Armada Navios de linha, Fragatas, e mais Embarcações, para o que tenho mandado nomear pelo sobredito Conselho para Arquitteto Construttore a Manuel da Costa, e para seu Contra Mestre alem dos que ahi se acharem serviço a António dos Reis, aos quais lhe mandareis dar posse.”⁶.

Acrescenta que lhe deve ser concedido, assim como ao novo Contramestre António dos Reis, o mesmo que se praticara com António da Silva (o Mestre Construtor António da Silva Araújo), antecessor no mesmo emprego.

Manuel da Costa viria a enfrentar algumas contrariedades, sobretudo numa disputa que se arrastaria ao longo de vários anos, com os Intendentes da Marinha

e Armazéns Reais, que lhe valeu mesmo ordem de prisão por insubordinação, de que falaremos adiante.

Em 1803, o construtor ainda se queixava de ter sido constrangido a despesas extraordinárias, que as “calamidades da Guerra acumularão sobre o Mundo”, e também por ter sido obrigado a conduzir para aquele país, a sua mulher e os filhos, sem lhe ter sido dada aposentadoria da Real Fazenda, como se praticara com o seu antecessor, tendo de pagar 70.000 reis pela casa onde morava, e padecido, no decurso de sete anos, de várias moléstias prolongadas, devido à mudança de clima⁷.

Não sabemos, tanto neste caso, como em outros idênticos, se a comissão no Brasil se deveu a uma mera formalidade administrativa tomada unilateralmente pela Coroa e pelo Conselho do Almirantado (ou do Ultramarino), o que é o mais provável, ou se resultavam também de uma vontade ou pedido expresso dos respetivos construtores.

No entanto, neste caso, e apesar dos constrangimentos sofridos, a ida para o Brasil foi sem dúvida uma benesse para Manuel da Costa, que tinha poucas hipóteses de progredir, se tivesse ficado em Lisboa. O Construtor do Arsenal, Torcato José Clavina, falecera em agosto de 1793, mas quem lhe sucedeu na direção do mesmo foi o antigo colega de Costa, João de Sousa Palher (act. 1789-1813), o qual, “quando se criou o corpo de Engenheiros Construtores, foi nomeado Chefe do mesmo, com a patente de Capitão Tenente da Armada, e fundou a Aula de Construcção e Arquitectura Naval na reforma de 1796, sendo Lente della por muitos anos.” (SARAIVA, 1839: 22-23). Para além deste, Manuel da Costa também não conseguiria sobrepor-se a António Joaquim de Oliveira (act. 1787- 1822) que, por sua vez, sucede a Sousa Palher.

No fundo, o Brasil era a sua melhor hipótese de sucesso, e de ascensão pro-

fissional, o que de facto aconteceu, com a sua promoção ao cargo de Arquiteto Construtor de um dos arsenais mais importantes do reino, e sucessivos postos de Segundo-Tenente, Primeiro-Tenente e Capitão-Tenente. E isto sem sequer contar com a deslocação para ali do centro de poder do reino, com a chegada da Família Real e toda a Corte, doze anos depois.

A escolha de S. Salvador da Baía não podia ter sido melhor. Apesar da troca da capital para o Rio de Janeiro, o seu arsenal real, renovado e ampliado a partir de 1770, era sem dúvida o mais ativo do Brasil (LAPA, 1968; SALDANHA, 2019, pp. 93-116).

A sua baía natural servia de ponto de paragem da Rota da Índia, o que favoreceu o desenvolvimento de um dos centros de construção e reparação naval mais importantes e prestigiados dos portugueses. Para além do estaleiro da Coroa, e do da Ribeira da Junta do Comércio, possuía ainda muitos outros estaleiros privados, como o da Preguiça ou o de Itapagipe (SALDANHA, 2019: 96), entre outros. A Baía possuía dezenas de pequenas empresas, e estima-se que essa indústria empregasse cerca de 8.000 trabalhadores⁸.

Apesar de não se conhecer o número total de navios de guerra construídos no Novo Mundo, é bastante claro o contributo significativo que desempenhou para o poder naval ibérico, o que se evidencia, ainda mais, quando comparado com a América inglesa, onde praticamente não se construíram navios deste tipo (MILLER, 2006, p. 935).

Mas a relação de Manuel da Costa com o Arsenal da Baía foi de comum benefício. Desde 1763 que aquele estaleiro real parecia estar sem construtor. O Mestre Construtor António da Silva Araújo regressara a Lisboa em 1763, na nau acabada de construir (*Santo António e S. José*) e, quando torna ao Brasil, é enviado ao Rio de Janeiro, onde viria a desempenhar as mesmas funções (1763-c.1784), fabrican-

do a nau *S. Sebastião* (1767), a primeira do novo Arsenal.

Com a partida de Araújo, a construção na antiga capital do Brasil parecia ter ficado reduzida a apenas alguns consertos, e ao fabrico de escaleres e outras pequenas embarcações. Sabemos que o governador e capitão-general da Baía, Rodrigo José de Meneses, teve de escrever à rainha, em 1784, sobre a necessidade de se prover temporariamente o lugar de um mestre construtor para o Arsenal da Marinha (Manuel Martins de Carvalho), visto que, segundo se queixava, “neste Arsenal se não fabricam navios”⁹ (SALDANHA, 2019: 103).

Contudo, embora o Alvará de D. Maria de 1796 refira o nome de António da Silva [Araújo], como o antecessor de Manuel da Costa, na verdade, o cargo foi ocupado, por alguns anos, pelos mestres construtores baianos Francisco José da Cruz, e seu filho Manuel Joaquim José da Cruz, autores de quatro fragatas ali construídas (*Fénix*, *Princesa Carlota*, *Vénus* e *Tétis*), entre 1787 e 1793.

Para além da atividade profissional, foi também no Brasil que Manuel da Costa passou a maior parte da vida adulta, durante 27 anos, e onde nasceram muitos dos seus filhos. Chegou à Baía com a mulher, Joaquina Inácia do Nascimento (n. c. 1774), e “com filhos”, que desconhecemos exatamente quem, ou quantos eram. Perante a diferença de idade da esposa (nascida no ano em que ele foi admitido na Casa do Risco do Arsenal Real de Lisboa), cremos serem de um primeiro casamento, e que tenham ficado em Salvador, pois não são enumerados na lista dos familiares que desembarcaram em Lisboa, em setembro de 1823, quando do seu regresso. Quanto aos outros descendentes, Maria Inácia da Cunha, a filha mais velha, nasceu em 1796, não se sabendo, porém, se ainda em Lisboa, ou já no Brasil, ao passo que, os restantes, eram todos baianos de naturalidade: António da Costa

Cunha (c. 1802), Manuel da Costa Cunha (c. 1805), Carlota Joaquina da Cunha (c. 1809), e Úrsula Maria da Cunha (c.1811)¹⁰.

Também ali se desenvolverá a ascensão hierárquica da sua carreira, mormente a partir da chegada de D. João e da Corte, em 1808. Em 1803, faz um requerimento ao visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, para lhe ser atribuída a patente de 2º Tenente, como lhe havia sido prometido, pelo Decreto de 22 de novembro de 1796, e como era uso fazer-se “a todos os construtores navaes empregados no Real serviço, como pode verificar em João de Sousa Palher, e Antonio Joaquim de Oliveira companheiros do Suplicante no Arceenal desta Corte”¹¹, o que somente lhe é concedido por Alvará a 28 de fevereiro de 1808¹². Apenas dois anos depois, já se apresenta como 1º Tenente da Real Armada e, por fim, como Capitão-Tenente graduado, desde 16 de setembro de 1819. Em 1824, depois do retorno a Lisboa, ainda solicita a efetividade da patente de Capitão-Tenente, mas a pretensão será recusada.

O que Manuel da Costa não poderia naturalmente prever foram as sucessivas vicissitudes políticas, que levariam ao regresso do rei e da Corte para Lisboa, em 1821, e a consequente independência do Brasil, em setembro de 1822, que se converteriam num travão à sua, até então, próspera carreira.

Assim, passados 27 anos, a 2 de julho de 1823, precisamente na data em que finalmente a Baía se rende às forças independentistas, embarca na corveta *Urânia* com a mulher e filhos, cruzando novamente o Atlântico, em direção à cidade que o viu nascer.

Os anos finais da vida serão sobretudo assinalados por uma luta pela sobrevivência, financeira e profissional, o que sucedia, aliás, com a maioria dos que vão regressando do Brasil. Dois meses após a chegada, procura um lugar como cons-

trutor no Arsenal de Lisboa¹³; em março do ano seguinte, pede o pagamento dos ordenados vencidos (desde agosto de 1822)¹⁴; e, em agosto de 1824, solicita comedorias para si e sua família. Não obstante os documentos atestatórios da sua capacidade e bom desempenho profissional, não consegue obter resposta positiva aos seus pedidos¹⁵.

Quanto aos vencimentos, o despacho de 16 de março de 1824 do Arsenal Real concede pagar-lhe apenas a metade dos ordenados, à semelhança do que se verificava com todos os regressados do Brasil, e que não conseguiam colocação, face à situação difícil em que o país se encontrava. As comedorias são-lhe recusadas, dado não se encontrar no ativo. O mesmo sucede no tocante à solicitação de emprego no Arsenal, com a justificação que, a sua agregação ao serviço,

“viria atropelar a justiça e direito que acompanha os Constructores do serviço deste Arsenal, principalmente a Manuel Clemente que faz as vezes de Constructor encarregado dos trabalhos deste Arsenal. Além disso, e do mesmo modo que o Almojarife Pagador, e muitos mais do serviço do Arsenal da Bahia não se achão agregados a serviço algum e percebem os seus meios ordenados”¹⁶.

Não sabemos exatamente quando faleceu Manuel da Costa, mas não deverá ter sido muito depois de 1825, quando deixamos de encontrar notícias sobre o mesmo, e que contaria com perto de setenta anos de idade.

O CONFLITO CONSTRUTOR – INTENDENTE DA MARINHA

O principal objetivo subjacente à ida de Manuel da Costa para a Baía foi, sobretudo, o de construir uma nau de 74 pe-

ças, o que era naturalmente uma grande responsabilidade, para além dum sinal de confiança nas suas capacidades. Na verdade, a atividade do Construtor no Arsenal de Lisboa não tinha ido além de navios de menores dimensões. Numa carta ao visconde de Anadia, como garantia da sua obra e merecimentos, dá como exemplo a “Construção que fiz nessa mesma Corte do Brigue de Paulo Jorge, a Galera de Alfama, e o Hiate Nabo à vista para o Real Serviço”¹⁷. A nau *Príncipe do Brasil* seria naturalmente a maior, e mais relevante obra da sua carreira.

Um dos aspetos mais importantes do Alvará de 1796 é o facto de se referir claramente à autonomia e liberdade do construtor, no tocante à elaboração dos seus projetos: “Recomendando-vos muito em particular, que sobre o Plano e Desenho da sua Construção se não entrometa pessoa alguma, nem a mesma que serve de Intendente”¹⁸. Constituinte outra das novidades aportadas com a nomeação de Manuel da Costa, ela estava em clara oposição com o que era hábito fazer-se nos estaleiros do Brasil, ao longo do século XVIII, quando os planos eram quase sempre enviados de Lisboa¹⁹.

Note-se, aliás, que apenas duas décadas antes, em 1775, é enviada de Lisboa uma ordem do secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, para os diversos governadores do Brasil, para que todos os navios “de alto bordo”, que se fabricassem nos estaleiros do Rio de Janeiro, Recife e Baía, deviam ser feitos de acordo com os riscos e as normas do Mestre Construtor Torcato Clavina, e devidamente aprovados pelo marquês de Pombal²⁰.

Ainda em 1802, eram enviadas para o Rio de Janeiro os planos de escunas, desenhados por João de Sousa Palher, a partir dos quais se deveriam construir diversas embarcações para servir de guar-

da-costa naquela capital²¹. Em 1807, é também enviado de Lisboa para o Pará o plano de uma fragata de guerra, desenhado por António Joaquim de Oliveira, para ser construída nos estaleiros de Belém²².

Embora em oposição ao que era corrente fazer-se, esta atitude será menos de estranhar, se tivermos em conta o incremento dado por D. Maria I ao desenvolvimento da Marinha e da construção naval. Em particular, no tocante ao ensino e formação, e o fundamental contributo para o nascimento da classe dos Engenheiros Construtores, que vão suceder aos antigos Mestres Construtores, com as consequências inerentes, quer de estatuto socioprofissional, como sobretudo de âmbito científico-pedagógico. Naquele mesmo ano de 1796, foram reorganizados diversos setores da Marinha, sendo criada a almejada Academia de Construção, assim como a classe dos Engenheiros Construtores (Carta de Lei de 26 outubro), cujas habilitações haviam sido regulamentadas em 1795, e o respetivo quadro, formalmente estabelecido em novembro (CRUZ JÚNIOR, 2002, pp. 60, 77). A mentalidade estava a mudar, e traria resultados significativos para o desenvolvimento da História da Arquitetura Naval.

Contudo, aquela recomendação não será bem aceite pelos intendentess da Marinha da Baía, numa clara oposição entre as ideias modernas da Administração Central e a tradição local. O recém-empossado Arquiteto Construtor irá defrontar-se com sucessivas hostilidades e alegados abusos de poder da parte dos intendentess, primeiro, com José Francisco de Perné²³, e depois, com Bernardino José de Castro (1807-1812).

Ao longo da sua atividade naquele estaleiro, queixa-se frequentemente do caráter e comportamento dos intendentess, que procediam em total oposição ao estipulado pelo Alvará régio de agosto de

1796. Esta contenda estará na base das dezenas de páginas escritas, de ambas as partes, ao longo de uma década, com contínuas queixas, e troca de acusações, responsabilizando-se mutuamente pelos atrasos nas construções.

Curiosamente, o primeiro registo documentando deste diferendo parte do próprio intendente, em maio de 1800, onde se queixa de insubordinação do Mestre Construtor, que era de “genio atrevido e insultante”. Respondendo à reclamação do mesmo construtor, que “lhe tirão os seus Direitos ao Livre abitrio”, refere desconhecer quais eram, por não possuir cópia do Alvará de 1796 invocado pelo mesmo: “ignoro quaes são os Direitos que inculca o dito Constructor”²⁴. Ora, não nos parece de todo viável que o Intendente da Marinha da Baía não conhecesse o decreto de nomeação dos construtores dos seus arsenais. Acusa também o construtor de andar a cortar madeiras sem o seu conhecimento e licença, e de erros cometidos, nas medidas das madeiras pedidas para o tabuado da nova nau.

Não obstante a contestação de Manuel da Costa (que depois considera “Excedi he certo os termos da moderação na resposta que dei”), que anexa o referido Alvará, as hostilidades mantêm-se nos anos seguintes. Em 1801, e 1802, o construtor justifica os atrasos pelos entraves do intendente:

“Pensei então que em Agosto de 1800 sahisse ella do estaleiro; mas enganei-me, porque trabalhei sempre mais contra os empates do Intendente da Marinha José Francisco de Perné, do que na Construção da mesma Nau, de que estou concluindo a coberta da primeira bateria, e proa, que estavam por acabar por falta de taboado, e officiaes [...] Desde então contentou-se com me não satisfazer as relações que lhe dirigi, nem com os géneros que pedia, nem no tempo em que os

precisava, sendo elle quem a fez árbitrio despedia ou dispensava os Officiaes mais piritos e por isso mais necessários para a Construção da Nau. O ultimo destes empates foi o que experimentei há pouco, pois que tendo fechado o fundo da Nau de huma a outra parte em 26 de Novembro de 1801 só principiou o calafeto em 14 de Janeiro deste anno.”²⁵.

Já por esta ocasião, Costa denuncia quais as verdadeiras razões subjacentes ao desentendimento, isto é, a tentativa de intromissão do intendente no seu projeto da nau: “porque certo o Intendente da Marinha que eu não moldava os planos do seo interesse, conspirou-se contra mim, caluniando-me na presença do Governador e da Junta da Fazenda desta Capitania.”.

Depois de concluída a *Príncipe do Brasil*, e para tentar evitar futuros problemas idênticos, envia uma *Representação* sobre a sua atividade, ao Governador Francisco da Cunha Menezes, que a remete ao visconde de Anadia, reiterando a autonomia na conceção dos seus trabalhos de construção naval. Nela refere que foi para a Baía construir uma nau de 74, “quanto à execução e até quanto ao plano obra totalmente do seo genio”, e que se recusava a ser um mero executor, a fazer naus e fragatas por planos “levantados por outrem”²⁶ (como antes era hábito fazer-se, como vimos).

Entretanto, as coisas parecem acalmar, com o regresso do intendente José Perné e sua família ao reino, em junho de 1803. Será substituído interinamente pelo Governador Francisco de Cunha Menezes, até à nomeação de Henrique da Fonseca Souza Prego, que assume o cargo até 1806.

Mas o período de tranquilidade pouco duraria. Quase uma década depois, em 1810, já com o Príncipe D. João e a Corte instalada no Rio de Janeiro, e a nomeação do novo intendente, Bernardino José de Castro (1807-1812), ressurgem os problemas.

Isso é confirmado pela redação de uma outra *Representação*, contra o novo intendente, agora a propósito dos planos da fragata que estava a construir, a *Príncipe D. Pedro*, onde se queixa de desrespeito pela liberdade das suas funções de construtor, dando conta da seguinte situação:

“Sabendo muito bem o dito Chefe de Esquadra e Intendente da Marinha que no Arsenal da Corte, os Ministros Conselheiros Regios, e ainda os Officiaes da Marinha [...] se não intremettem com o Constructor a respeito dos desenhos, e execução dos planos, e fabricos da sua Construção, e que antes, com toda a sua extensa autoridade o estimão, honrão, e auxilião, e que o Intendente só está obrigado a prestar, e apromptar sem duvida alguma tudo quanto lhe for pedido, e requerido pelo mesmo Constructor, na conformidade da Carta Régia de 27 de Agosto de 1796, que servio de credencial ao Cargo do Suplicante, no exercício, posse e reconhecimento”²⁷.

Ora, o mesmo intendente, num claro exemplo de abuso de poder, apoiando-se na sua Patente,

“a qual nada tem a ver com a applicação da Architectura Naval, e finalmente sem ter os verdadeiros conhecimentos do exercício e responsabilidades a que está sujeito o mesmo supplicante, só se esforça a ultrajá-lo e até querendo exercitar as funções do seo ministério”.²⁸

Refere ainda que já havia feito uma súplica ao Conde dos Arcos, Governador da Baía, falando das “offensas e opprobios com que foi ultrajado, não só pelo intendente da Marinha, mas até pelo Comandante João Félix Pereira e pelo Imediato José Maria Vieira”. E que o mesmo chegou a mandar prendê-lo na nau *Medusa*

durante umas noites (3 a 6 novembro). Além disso, perdera o respeito dos seus subordinados, como o Contramestre António dos Reis, e dos aprendizes que trabalhavam na fragata.

Na citada carta ao Conde dos Arcos, menciona que recusou entregar-lhe o “Plano da nova Fragata que se está executando”, que o intendente queria remeter ao Senhor Almirante General. Neste caso, Manuel da Costa não invoca os privilégios do Alvará de 1796, mas a vontade expressa do Príncipe Regente D. João: “depois que o mesmo Senhor recebeu o Plano da Nau [...] ordenou ao Excelentíssimo Senhor Conde da Ponte que ouvesse de se fazerem duas Fragatas que aqui havia desde então por aprovados os Planos que o Suplicante fizesse, e que por isso não era preciso serem-lhe remetidos.”²⁹.

Como se pode entender, mais do que um conflito meramente baseado em antagonismos pessoais (embora também o tenha sido), esta contenda é representativa de um conflito jurídico, criado por uma evidente alteração de estatuto socioprofissional, que concedia ao construtor plena autonomia criativa na conceção dos seus navios, e total independência, relativamente aos poderes do Intendente da Marinha.

A NAU PRÍNCIPE DO BRASIL

A construção (1797-1802)

A construção da *Príncipe do Brasil* arastou-se ao longo de quase seis anos, o que era excessivo, mesmo tendo em conta que no Brasil o processo era habitualmente mais demorado³⁰. É certo que a madeira não faltava, e de qualidade superior, no entanto, diversamente do que geralmente se considera, as carências de mão de obra, mormente especializada, eram recorrentes, bem como de outros materiais (ferragens, massame e velame) que usualmente tinham de vir da Corte.

Tal verificava-se, não tanto pela carência de oficiais competentes, mas por estes frequentemente preferirem estar ao serviço dos estaleiros particulares, onde tinham melhores rendimentos. Como escreve Shawn Miller, durante os tempos de menor atividade, os trabalhadores qualificados, muitos deles importados do continente para responder às necessidades dos estaleiros reais, empregavam-se nos estaleiros de privados, que eram mais numerosos, pagavam melhor, e de forma mais consistente. Em momentos de crise, o Estado tinha de lutar para recuperar estes trabalhadores para os seus estaleiros. Alguns capitães estrangeiros afirmavam que, no Arsenal Real da Baía, se construía excelentes navios, mas muito lentamente, enquanto os particulares estavam sempre em ampla atividade, sugerindo que os reparos fossem ali feitos, por serem mais rápidos, mesmo para trabalhos mais complexos (MILLER, 2006, 935).

Dessa situação nos dava conta o mesmo intendente da Baía, José Francisco Perné, logo em 1797, queixando-se da falta de mão de obra:

“Mas que farei eu com dez Indios, de que unicamente me valho, nove pretos serventes, e alguns galés? Que tempo será necessario a estes para descarregarem três sumacas, e três Lanchas que se acham presentemente com as madeiras para a mesma Nau? Que obreiros posso aplicar para ella, se os Carpinteiros, Calafates, Officiaes e Serventes vêm para o Real Serviço involuntários, por perceberem jornaes mais diminutos que os que Lucrão na factura das Embarcaçoens dos particulares”³¹.

Quatro anos depois, em fevereiro de 1801, lamenta a falta de carpinteiros de machado, obstáculo maior no atraso da construção da nau, e que não compare-

ciam ao trabalho, “por se desviarem do Serviço do Arsenal, apôz do maior jornal que o Comércio lhes oferece, cuja desordem sempre se experimentou, desde que se principiarão a galivar as madeiras, depois da minha chegada a esta Cidade”³².

Apesar de todas as diligências e esforços feitos, não consegue encontrar solução. Rejeita a ideia de aumentar os vencimentos, que de nada serviria, pois, os estaleiros privados rapidamente subiriam de igual forma às respetivas remunerações.

Passemos de seguida à elaboração de uma breve cronologia das sucessivas fases da construção do navio.

Em outubro de 1797, o intendente dá nota de que estavam a chegar as madeiras, numa sumaca vinda de Alagoas e de Cairu, em quantidade que lhe parecia suficiente, as quais se deveriam galivar logo que chegassem. Mais complicada era a situação das ferragens: “no ferro que se acha nestes Armazens para o Cavilhame da mesma Nau, falta o principal das bitolas competentes”³³.

Segundo informação de Manuel da Costa, a quilha fora assentada em 5 de dezembro de 1798, e esperava-se que a construção estivesse terminada dois anos depois, o que acabaria por não ser possível, pelos impedimentos do intendente, faltas de madeira, de trabalhadores, e oficiais.

Só em 1801, dá conta da retoma dos trabalhos, relatando que “A nau tem entabuada as alcaixas grandes e pequenas, coberta do convés e tolda, castelo, tombadilho e baileos da borda, como a parte toda do seu fundo, restando para entabuar a coberta da primeira bateria e a proa e popa para se concluir”. Nessa altura estava a finalizar a coberta da primeira bateria, que ficara por acabar por falta de tabuado e de oficiais. Tendo fechado o fundo da nau, em novembro, só em 14 de janeiro de 1802 se principiou o calafeto³⁴.

Em maio desse ano de 1802, José Perné, informando o governador sobre o andamento da construção, relata que já estava pronta para se lançar ao mar, “logo que esteja pronta a carreira em que se fica trabalhando com toda a atividade.”. E no mesmo ofício, apresenta a sua justificação pelo atraso que se verificara: “1 – Falta de madeiras que achei no Arsenal para a mesma Nau; 2 – Falta de Carpinteiros e Calafates; 3 – Falta de practica do Construtor para a direcção económica das Construções; 4 – A escacez da minha jurisdição”³⁵.

Em abril, diz que faltava apenas “algumas pequenas pessas de talha, e divisoens de comodios interiores, restando somente a factura da sua carreira” e, em agosto, aguarda que se faça o lançamento ao mar, “segundo o projecto do seu Constructor no dia vinte e oito do corrente [...] ficando à espera os massames e mais géneros que tenho pedido”³⁶.

Em virtude das marés, a primeira tentativa falhou, no final do mês, e só em 12 de setembro se viu finalmente a nau no mar, ao fim de perto cinco anos (desde o assentamento da quilha).

Após o lançamento, segundo o intendente, apenas “se fica trabalhando na factura da sua mastreação, para que concluída se cuide no aparelho e em todos os mais acessórios competentes a hum semelhante Vazo.”³⁷.

O custo total do seu fabrico foi de 233 620 977 reis, quase duas vezes o da *Santo António* e *S. José* (64) a última grande nau construída na Baía por António da Silva Araújo em 1763, cujo montante já tinha sido bastante elevado³⁸, e mais do dobro da nau *Rainha de Portugal* (74), de Torcato José Clavina, lançada ao mar em Lisboa em 1791.

A viagem inaugural ocorreu em julho de 1803, sob o comando do capitão de fragata Brás Cardoso e Pimentel, com uma guarni-

ção de 370 homens. Entrou no Tejo ao fim de setenta dias, transportando caixotes com plantas e sementes, e alguns pássaros, para o conhecido Alexandre Rodrigues Ferreira.

Regressaria ao Brasil, incorporada na esquadra real que trouxe a Família Real e a Corte, cinco anos depois, em 1808, sendo a terceira mais importante da frota, sob o comando de Salema Garção, com mais de mil pessoas a bordo, entre as quais, as irmãs da rainha D. Maria, a princesa Maria Francisca Benedita e a infanta Maria Ana.

Segundo Kenneth Light (LIGHT, 2008: 92), inicialmente, a *Martim de Freitas* fora substituída pela nau *Príncipe do Brasil*, que estava em pior estado, e a *Golfinho*, embora ambos os navios parecessem não estar aptos para a viagem. Efetivamente, devido a avarias sofridas durante o percurso, foi decidido enviarem-nas a Plymouth (Inglaterra), para reparações, antes de continuar (existia um acordo para receber parte, ou totalidade da esquadra portuguesa, caso necessário). Por esse motivo, as duas irmãs da rainha foram transferidas para a nau *Rainha de Portugal*. Sidney relata que, quando se separou da esquadra, a 5 de dezembro, a *Príncipe do Brasil* não seguiu com ela.

Embora Esparteiro refira que tenha chegado ao Rio de Janeiro a 14 de janeiro, após complicada viagem, em que desbarvorou três vezes, uma semana antes dos que velejaram diretamente, Light afirma que esta informação não deve estar correta, pois o “livro de quartos” da *London* regista que a *Príncipe do Brasil* só entrou na baía do Rio de Janeiro em 13 de fevereiro, portanto, é provável que tenha estado em Plymouth. (LIGHT, 2008, p. 92)

Creemos que o Plano de Navio, aqui descoberto, confirma esta hipótese, dado ter sido expressamente enviado pelo Almirante George Berkeley, a pedido de Londres, o que demonstra o conhecimento e interesse dos britânicos por esta nau.

A sua curta história terminaria em 1822, servindo de presiganga, ao largo do Rio de Janeiro, apenas duas décadas após o seu lançamento, sem grandes feitos ou glórias.

Características do navio

A *Príncipe do Brasil* inscreve-se num plano de grande desenvolvimento da Marinha Real durante o reinado de D. Maria I, não apenas no tocante às questões administrativas e de formação, a que nos referimos, mas também na construção naval, fazendo dele um dos mais produtivos do século XVIII.

O primeiro grande construtor desta nova fase foi Torcato José Calvina (1736-1793), cuja obra foi marcada pela construção de navios de linha da classe dos 74 (e das magníficas fragatas, que tão bem distinguiram as unidades da nossa Armada na viragem para Oitocentos), orientação seguida pelos seus discípulos e sucessores, como Julião Pereira de Sá (act. 1760-1821), João de Sousa Palher (act. 1789-1813), António Joaquim de Oliveira (act. 1787-1822), ou mesmo Manuel da Costa.

Esta mudança na orientação da Arquitetura e Construção Naval é um exemplo evidente das alterações da estratégia naval da Coroa portuguesa que, paralelamente às diversas iniciativas estruturais, legislativas e educativas, parece ambicionar a constituição de uma força naval ao nível dos novos desafios, mais musculada, modernizada e, embora não em número, a par das outras potências europeias.

Os navios da classe de 64, que dominavam o período anterior, construídos por Vicente Nunes (SALDANHA, 2016), dão lugar aos novos 74, que se vão juntar aos três fabricados por esse mestre, entretanto renovados por Julião Pereira de Sá, no novo dique do Arsenal. Para além desta subida de classe dos navios de linha (embora ambos se inscrevam na mesma “3rd Rate” inglesa), também assistimos a uma ligeira al-

teração de rácio comprimento-largura, que desce dos 4:1 para 3.7-3.8:1, dentro da mesma classe dos 74, aproximando-se, assim, das proporções dos congéneres europeus.

A classe dos 74 começara a obter um sucesso generalizado após a *Guerra da Independência Americana*, passando a dominar a linha de batalha. Para Jean Boudriot (BOUDRIOT, 1977), que lhe dedicou uma das suas obras monumentais, ela tornou-se na principal máquina de guerra naval dos finais do século XVIII, graças ao compromisso que resultava, do equilíbrio entre a força de artilharia, e qualidades de manobra, com a sua potente bateria de canhões.

Quer o desenho de Greenwich, como as fotografias da maquete da antiga Escola Naval, permite-nos ter uma ideia bem mais clara e precisa desta nau, sobretudo nas suas medidas e proporções, trazendo novos dados, ou corrigindo outros.

O Plano de Manuel da Costa evidencia bem as alterações qualitativas a nível da formação dos construtores, na segunda metade do século XVIII, mormente a partir de Torcato José Clavina, que introduz os preceitos teóricos de Chapman. Como se pode observar, já aqui se encontram bem definidos no Plano de Perfil o cálculo do Centro de Carena, e do Metacentro, devidamente indicados no desenho. [Fig. 1]

Mais do que um mero detalhe, e extrema importância neste Plano de Navio (e

inédito em todos os que se conhecem até à data), é ele assinalar a Distância do centro de gravidade da massa de água (centro de Carena) ao Metacentro (13 pés), e a Distância da linha de água carregada (Linha de flutuação) ao Metacentro (6 pés), o que revela já uma influência do modelo do célebre construtor sueco Fredrik Chapman, medidas sempre patentes nas ilustrações do seu *Architectura Navalis Mercatoria*.

Embora ainda por comprovar documentalmente, parece-nos perfeitamente natural que Costa tenha aprendido o método de Chapman, precisamente com Clavina, de quem foi aluno e contramestre, como vimos.

A proa, mantém-se à maneira inglesa, com o corrimão do beque a não ultrapassar a localização dos turcos. A figura de proa não está desenhada (nem aparece no modelo), o que indica que a mesma terá sido desenhada pelo artista que depois a executou, provavelmente com uma imagem do Príncipe D. João.

A popa é simples, pouco decorada, com escamas, festões, colunas e volutas nos alforjes, [Fig. 3] varanda, e coroada por um medalhão no espelho da popa, com a efígie do príncipe, que só nos é revelado pela foto do modelo, dado que Costa não a representa no Plano de Balizas (Body Plan, ou elevação oriental, como designa Costa). [Fig.4].

	Príncipe do Brasil (1796-1822)
CONSTRUÇÃO	Arsenal Real da Baía, 1802
AUTORIA	Projeto e Construção – Manuel da Costa
MODELO	74 peças – (3rd Rate)
RÁCIO	3,7:1
MEDIDAS	Comprimento (PP): 182 pés (55,47 m) Boca: 48 pés (14,63 m) Pontal: 39,3 pés (11,97 m) Altura da linha de água na casa mestra: 20 pés Centro de gravidade da massa de água para baixo da linha de água carregada: 7 pés Distância do centro de gravidade da massa de água ao Metacentro: 13 pés Distância da linha de água carregada ao Metacentro: 6 pés

ARMAMENTO ³⁹	1ª bateria – 30 portinholas (3,5x3,8 pés) 2ª bateria – 30 portinholas Tombadilho – 12 portinholas Castelo proa – 8 portinholas
ARQUEAÇÃO	4042, 1 ton. (entre a linha d'água e a quilha)
CUSTO	233 620 977 réis

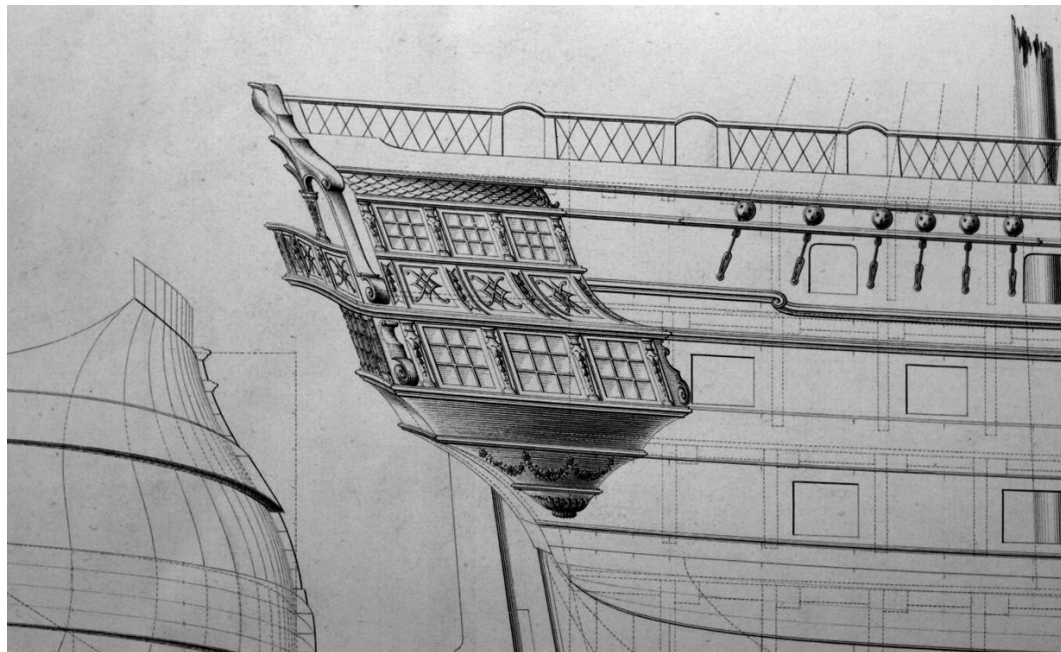


Figura 3: Manuel da Costa, *Príncipe do Brasil*, pormenor, National Maritime Museum, Greenwich, Londres, ID: ZAZ1246

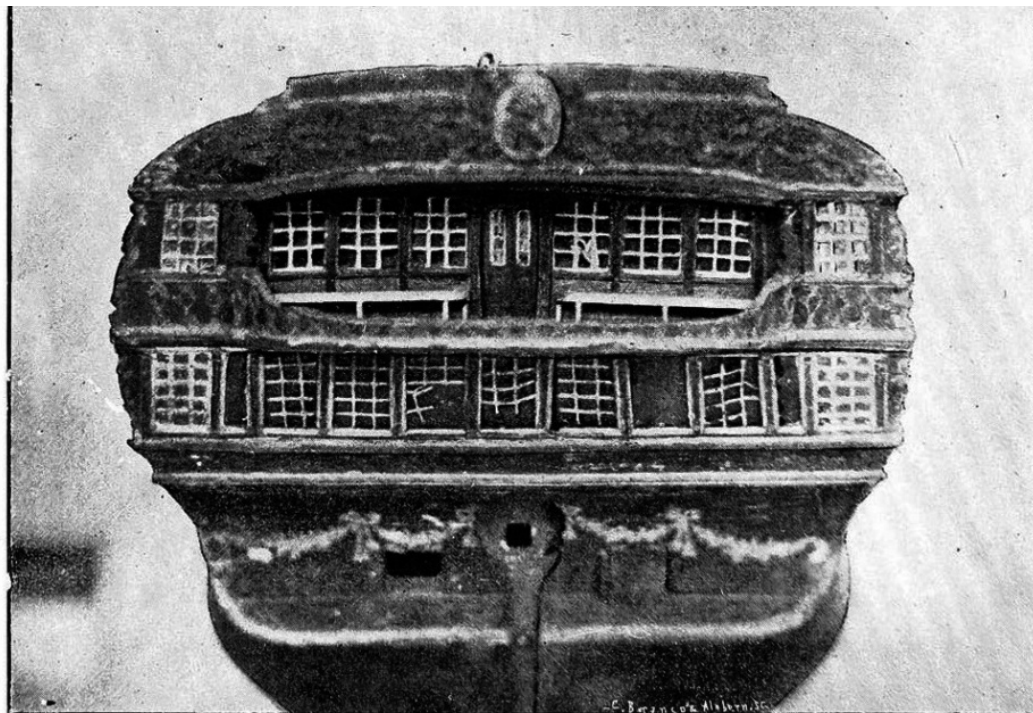


Figura 4: Modelo da *Príncipe do Brasil*, (desap.), vista da popa, fotografia (OLIVEIRA, 1896)

Seria importante fazer uma comparação com os modelos do seu mestre, Torcato Clavina, no sentido de tentar perceber algumas especificidades do design de Manuel da Costa. Infelizmente não se conhece mais do que o plano da nau *Rainha de Portugal*, de 1791, apenas cinco anos anterior à *Príncipe do Brasil*, pelo que estabeleceremos a análise apenas entre as duas.

Relativamente ao design de Costa, podemos perceber que a nau é mais estreita na proa, e menos larga de boca, a nível do convés superior, e casco mais arredondado, o que, em teoria, a tornaria mais ligeira. Tal, porém, não parece ter sucedido na prática, dado a unanimidade das fontes em elogiar a velocidade excepcional do *Rai-*

nha de Portugal. Por seu lado, a popa do navio de Clavina é mais arredondada, menos decorada, e mais projetada para ré.

Quanto às medidas e proporções, não encontramos grande diferença, como se pode observar na tabela seguinte, tendo as naus de Clavina, entre 171 e 181 pés de comprimento, e 45 a 48 pés de boca, e um rácio de 3,8:1.

Na mesma tabela, também podemos verificar a clara aproximação das dimensões dos navios portugueses, de Torcato Clavina [TC], e Manuel da Costa [MC], aos ingleses e franceses, do mesmo período, mormente no tocante ao rácio, embora os nossos tendessem a ser ligeiramente mais compridos⁴⁰:

Quadro comparativo das dimensões e rácios dos navios de 3ª Classe⁴¹

	comprimento	boca	rácio
Portugal			
<i>Nª Sª Monte do Carmo (Medusa)</i> [TC]	171	45	3,80:1
<i>Rainha de Portugal</i> [TC]	182	47,5	3,82:1
<i>Príncipe do Brasil</i> [MC]	182	48,8	3,72:1
Inglaterra			
<i>navios de 74 a 84 peças</i>	170,7	46,6	3,84:1
França			
<i>navios de 74 a 84 peças</i>	169-172	44,7- 45,7	3,80:1

OUTRAS OBRAS E FABRICOS

Para além da *Príncipe do Brasil*, Manuel da Costa construiu outras embarcações diversas. Já aqui nos referimos ao brigue, à galera e ao iate, que produziu nos Arsenal de Lisboa, antes da ida para o Brasil.

A sua primeira obra nos estaleiros da Baía, foi o brigue-correio *S. José /Espadarte*, terminado em 1799, e um outro, referido pelo próprio, do qual desconhecemos o nome e características. Deles nos fala o intendente José Perné, a propósito das embarcações que se estavam a construir em 1797: “Hum dos Correos que Sua Magestade mandou construir, fica presentemente com o fundo fixado, e pretendo que fique acabado por todo o mez que vem”⁴².

Além desses, sabemos que construiu três fragatas, a *União* (50) em 1806; a *Príncipe D. Pedro* (44), em 1810; e a *Constituição/Diana* (50), em 1822; um iate, o *Nª Sª do Bom Despacho*, em 1809, e diversas barcas canhoneiras.

Para além da construção, parte significativa da sua atividade (como era normal nos estaleiros da Baía) incidia nos fabricos (reparos) dos navios que ali aportavam, vindos do continente, ou do *Índico*. Entre os muitos que reparou, podemos mencionar o brigue *Voador* (mastreação); a nau *Princesa da Beira*; a fragata *Tritão*; o brigue *Balão* ou a fragata *Amazonas* (carena)⁴³.

Mais importante que a própria *Príncipe do Brasil* teria sido a construção de uma nau

de 110 peças, a pedido do Príncipe D. João, algo inédito na História Naval portuguesa embora não tenha passado de um projeto. A intenção não era nova, nem parecia faltar a vontade, como o atestam, por exemplo, os

desenhos anexos à *Relação das madeiras do Brasil para a construção de uma nau de 110 peças*, da autoria de João de Sousa Palher, [Fig. 5] assim como de outras relações existentes (SALGADO, 2012, p. 176)⁴⁴.

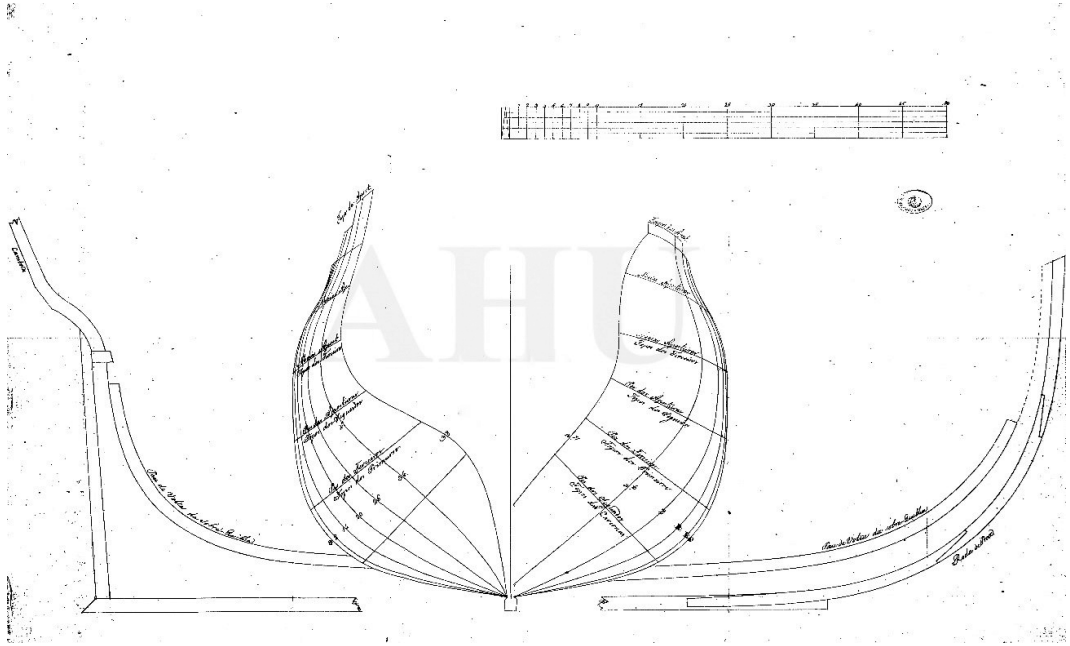


Figura 5: João de Sousa Palher, *Projeto de nau de 110 peças*, In: *Relação das madeiras do Brasil para a construção de uma nau de 110 peças*, AHU, Lisboa, Cod. 2088

Conforme refere Manuel da Costa, “depois que o mesmo Senhor (Príncipe Regente) recebeo o Plano da Nau de cento e dez pessas, que pessoal e de viva vós nesta Cidade mandou fazer pelo Suplicante”, assegura que o Plano foi efetivamente feito: “o qual plano pôs em ponto de Elevação oriental, e de Projecção, e também em ponto pequeno de perspectiva, ou de meio perfil”⁴⁵. Pelo que se depreende, neste caso, foi mesmo efetuado o respetivo Plano de Navio. Dado que o mesmo foi elaborado no Brasil, supomos que ainda aí se encontre, e seria de extrema importância a sua descoberta.

Não conhecemos depoimentos acerca da obra produzida por Manuel da Costa, não obstante, os diversos testemunhos sobre o seu trabalho (com exceção para o do intendente), geralmente exaltam as suas grandes capacidades, como o de Francisco de Paula Leite, Chefe de Esquadra da Armada Real, que o qualifica como um “sujeito de muito boa intelligencia, verdade, exatidão, e desembaraço e agilidade como positivamente observei no fabrico da Nau Princeza da Beira, no qual foi elle infatigável e de grande auxilio para a sua promptificação.”⁴⁶.

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO [AHU], Lisboa

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

BIBLIOTECA NACIONAL, [BNRJ], Rio de Janeiro

[BNRJ], Manuscritos. II – 33, 21, 37. CDD 354.8142.

NATIONAL MARITIME MUSEUM [NMM], Greenwich, London,

Technical Drawings. “Unnamed Portuguese 182ft 74-gun Third Rate two decker”, ID: ZAZ1246

BIBLIOGRAFIA

BALBI, Adriano. *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres états de l'Europe, et suivi d'un coup'oeil sur l'État actuel des sciences, des lettres et des beaux-arts parmi les portugais des deux hémishères / par Adrien Balbi*. Paris: chez Reyck Gravier, libraires, vol. 2, 1822.

BOUDRIOT, Jean. *Le vaisseau de 74 canons*, 4 vols. Grenoble: Éditions des Quatre Seigneurs, 1977.

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.

FRANCIS, Michael J. (Ed.). *Iberia and the Americas. Culture, Politics and History*. Vol.1, Santa Barbara, California: ABC Clio: 2006.

FONSECA, Halysson Gomes. *A Intendência da marinha e armazéns reais no arsenal da Bahia (1770-1808)*. [policop.] Tese de Doutorado em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, 2020.

FONSECA, Halysson Gomes. “A Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia: aspectos políticos e econômicos (1770-1808)”. In: *Encontro Internacional de História Colonial*, 7. 2018. Natal. *Anais...* Mossoró – RN: EDUERN, 2018.

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 Brasileira, 1968.

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

LIGHT, Kenneth. *A Viagem Marítima da Família Real. A transferência da corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editor, 2008.

MILLER, Shawn W. "Ships and Shipbuilding". In: FRANCIS, Michael J. (Ed.). *Iberia and the Americas. Culture, Politics and History*. Vol.1, Santa Barbara, California: ABC Clío: 2006, p. 935.

OLIVEIRA, João Braz de. *Modelos de navios existentes na Escola naval que pertenceram ao Museu de marinha. Apontamentos para um catalogo*. Lisboa: Imprensa nacional, 1896.

SALDANHA, Nuno. "A nau de guerra *Santo António* e *S. José* (1763-1828), de António da Silva Araújo", In *Navegação no Atlântico, XVIII Reunião Internacional de História da Náutica*, Ponta Delgada: CHAM, UA, 2019, pp. 93-116.

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.

SALGADO, Augusto A. Alves. "Os construtores Navais". 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 Pelo Excellentissimo e Reverendissimo Senhor Bispo Conde, D. Francisco*. Lisboa: Na Imprensa Nacional, 1839.

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 Bâtiments de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*. Paris: Libraire pour la Marine, 1817.

NOTAS

¹ NMM, London, "Unnamed Portuguese 182ft 74-gun Third Rate two decker", ID: ZAZ1246, 497 x 1257 mm. Neste mesmo museu encontram-se também outros dois importantes planos de navios, já identificados, o da nau *Rainha de Portugal*, datado de 1809, assinado por Henry Canham, ID: ZAZ1244 (deste foi tirada uma cópia em papel vegetal, atualmente no Museu de Marinha); e o da fragata *Duqueza de Bragança*, de John Peake, datado de 1834, ID: ZAZ1788; assim como um modelo da mesma fragata, datado de 1821, escala: 1:24, ID: SLR0702, modelo: 563 x 2444 x 541 mm; Base: 150 x 2482 x 270 mm, de que falaremos oportunamente.

² ESPARTEIRO, António Marques. *Três séculos no Mar, 1640-1910*. 11 Partes. 32 vols. Lisboa: Ministério da Marinha, 1974-1987. Ver sobretudo II Parte, Naus e Navetas (1640-1910), 6º vol, nº9, 1977; e III Parte, Fragatas (1798-1868), 4º vol. Nº 13, 1980.

³ Na sua tese, Fonseca elabora uma breve nota biográfica de Manuel da Costa (FONSECA, 2020: p.235, nota 189), que naturalmente nada tem a ver com este construtor, mas sim de um seu homónimo, que faleceu em 1807, muito antes do Arquitecto Construtor Naval.

- ⁴ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa. 27 Novembro, 1824. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal Real da Baía, ao rei [D. João VI], solicitando patente de capitão tenente. AHU_CU_005, Cx. 280, D. 19469.
- ⁵ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Queluz. 26 Julho 1796. Aviso régio pelo qual se mandarem abonar certos vencimentos a Manuel da Costa. (Anexo ao nº 25 204 - 1803, Junho, 30, Bahia). AHU D. 25 211.
- ⁶ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa, 27 Agosto, 1796. Carta Régia pela qual se mandaram construir na Bahia diversas embarcações para a Armada real e se nomeou Manuel da Costa, Architecto, Constructor, para dirigir os respetivos trabalhos. AHU_ACL_CU_005, Cx. 116/Doc. 22887.
- ⁷ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Baía, 26 de Abril [post. 1803]. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal da Bahia, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo] solicitando a mercê da patente de tenente, conforme promessa feita. AHU_CU_005, Cx. 228, D. 15812.
- ⁸ Sobre a construção naval de privados, veja-se o recente estudo FARIAS, Poliana Cordeiro de e SALLES, Hyllo Nader de Araújo. "Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)" In: *Anais de História de Além-Mar*, XX (2019): 279-318.
- ⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Bahia. 8 Março 1784. Carta do governador e capitão-general da Bahia, Rodrigo José de Meneses, à rainha [D. Maria I] em resposta à provisão sobre a necessidade de mestre construtor para o Arsenal da Marinha na referida capitania. AHU_CU_Cx. 186, Doc. 13687
- ¹⁰ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 12 Agosto 1824. Requerimento do capitão tenente graduado da Armada Real, retornado da Baía, Manuel da Costa, ao rei [D. João VI], solicitando comedorias para si e para sua família. AHU-Baía , cx. 268, doc. 23; cx. 269, doc. 65, 76 e 79. AHU_CU_005, Cx. 279, D. 19438.
- ¹¹ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 26 Abril [post. 1803]. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal da Bahia, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo] solicitando a mercê da patente de tenente, conforme promessa feita. AHU_CU_005, Cx. 228, D. 15812.; [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 30 Junho 1803. Offício do Governador Francisco da Cunha Menezes para o Visconde de Anadia, acerca do seguinte Requerimento do Mestre Construtor do Arsenal Manuel da Costa. AHU, D. 25 204; Requerimento do Construtor do Arsenal da Bahia, Manuel da Costa, em que se pede a patente de tenente. (Anexo ao n. 25 204) AHU D. 25 205.
- ¹² [BNRJ], Manuscritos. 20 Novembro 1810. Representação de Manuel da Costa Architecto Construtor do Arsenal da Cidade da Bahia e 1º Tenente da Real Armada contra o Chefe de Esquadra e Intendente da Marinha que desrespeita a liberdade de suas funções de construtor. (cópias inclusas de ato régio concedendo ao suplicante patente de 2º Tenente e de

representação feita ao Governador da Bahia pelo mesmo. 3 documentos) II – 33, 21, 37. CDD 354.8142.

¹³ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa, 22 Novembro [post. 1823,] 27 Ago 1825? Requerimento de Manuel da Costa, que foi construtor da Ribeira da cidade da Baía, ao rei [D. João VI], solicitando o lugar de construtor do Arsenal da Marinha Real de Lisboa. AHU_CU_005, Cx. 278, D. 19322. [AHU], Reino. Lisboa, 28 Novembro 1823, 6 Dezembro 1823. CARTAS (8) do [intendente do Arsenal da Marinha], Carlos [Félix Galdes] May, ao rei [D. João VI]; ...a terceira sobre os Requerimentos de Francisco Pedro da Costa e de António José da Costa pedindo serem nomeados aspirantes engenheiros construtores; ... a oitava, sobre o requerimento do construtor, Manuel da Costa, que tendo vindo da Bahia queria ser nomeado construtor do Arsenal Real da Marinha. AHU_CU_Reino, Cx. 319, pasta 38.

¹⁴ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa. 11 Março 1824. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal Real da Marinha da Província da Baía, retornado desta província, ao rei [D. João VI], solicitando pagamento de ordenados vencidos. Anexo: 11 docs. AHU_CU_005, Cx. 278, D. 19379.

¹⁵ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa. 12 Agosto 1824. Requerimento do capitão tenente graduado da Armada Real, retornado da Baía, Manuel da Costa, ao rei [D. João VI], solicitando comedorias para si e para sua família. Anexo: 8 doc. AHU_CU_005, Cx. 279, D. 19438.

¹⁶ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa. 11 Março 1824. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal Real da Marinha da Província da Baía, retornado desta província, ao rei [D. João VI], solicitando pagamento de ordenados vencidos. Anexo: 11 docs. AHU_CU_005, Cx. 278, D. 19379.

¹⁷ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 30 Agosto 1806. Carta particular de Manuel da Costa (para o Visconde de Anadia), em que lhe pede para o proteger n'uma pretensão. AHU_ACL_CU_005, Cx. 144, Doc. 28875, 28863

¹⁸ Sublinhado nosso. [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Lisboa, 27 Agosto, 1796. Carta Régia pela qual se mandaram construir na Bahia diversas embarcações para a Armada real e se nomeou Manuel da Costa, Architecto, Constructor, para dirigir os respetivos trabalhos. AHU_ACL_CU_005, Cx. 116, Doc. 22887.

¹⁹ Rara exceção, para a fragata *Fénix*, contruída na Bahia em 1787, pelo risco do construtor Francisco José da Cruz, e terminada pelo filho, Manuel Joaquim.

²⁰ O que é um dado inédito e interessante, ser o próprio Secretário de Estado do Reino a autorizar os Planos de Navios. [AHU], 1775, Agosto, 4, Rio de Janeiro. Carta ao governador... mandando construir nos estaleiros do Rio de Janeiro somente navios de alto bordo pelos riscos de Torcato José Clavini, constructor do Arsenal de Marinha de Lisboa (fls 192, liv. 3); [AHU] Pernambuco. Conselho Ultramarino. Recife, 2 Agosto 1776. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre ter recebido ordem para que todos os

navios de alto bordo que se fabricarem nos estaleiros [do Recife] sejam feitos segundo as normas do mestre construtor do Real Arsenal da Marinha de Lisboa, Torquato José Clarivini. AHU_CU_015, Cx. 123, D. 9393; [AHU] 1776, Março, 3, Bahia [Doc.14]. Offício do Governador Manuel da Cunha Menezes para o Marquez de Pombal, relativo à construção de navios nos estaleiros. Bahia, 3 de Março de 1776, 1^a e 2^a via. AHU_ACL_N-Bahia, 9031-2032.

14. Pela charrua de S.M. que entrou neste porto em 27 de Fevereiro, me participa V. Ex. ser Elrei N. S. servido que eu não permita licenças para se construírem navios de alto bordo nos estaleiros desta Cidade, senão sendo feitos pelos riscos de Torcato José Clavini, constructor do Real Arsenal e outro sim que para os ditos riscos terem validade tem ordenado o mesmo Senhor, que V. Ex. os assigne no alto dos mencionados riscos

²¹ [AHU], Rio de Janeiro. Conselho Ultramarino. Lisboa, 16 Novembro 1802. CONSULTA do Conselho do Almirantado ao príncipe regente [D. João], sobre os planos feitos pelo primeiro construtor João de Sousa Palher referentes à construção das embarcações que deveriam servir de guarda-costas no Rio de Janeiro e Costa do Leste contra os contrabandistas nacionais e estrangeiros. AHU_CU_017, Cx. 205, D. 14429.

²² [AHU], Conselho Ultramarino. Pará, 6 Maio 1807. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], José Narciso de Magalhães de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], sobre o envio do traçado de uma nova fragata de guerra executado pelo construtor, António Joaquim de Oliveira. AHU_CU_013, Cx. 140, D. 10629.

²³ O capitão de mar e guerra José Francisco Perné, chega em janeiro de 1797, e regressa ao reino com toda a sua família em junho de 1803. Viria a ser substituído por Henrique da Fonseca Souza Prego (1802-1806), e depois por Bernardino José de Castro (1807-1812). Sobre Perné, e sobre a intendência da Marinha, veja-se o importante trabalho de FONSECA, Halysson Gomes. *A Intendência da marinha e armazéns reais no arsenal da Bahia (1770-1808)*. [policop.] Tese de Doutoramento em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, 2020, mormente pp. 222-236.

²⁴ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 19 Maio 1800. Representação do Intendente da Marinha José Francisco de Perné em que apresenta as suas queixas contra o construtor do Arsenal Manuel da Costa. AHU_ACL_CU_005_Cx. 105, 20571 (segue no 20570, 20572 e 20573). Inclui a resposta do mesmo construtor.

²⁵ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 4 Fevereiro 1802. Carta do construtor naval Manuel da Costa para o Visconde de Anadia, em que o informa do adiantamento das obras da nova náu *Príncipe do Brasil*, sob a sua direção. AHU_ACL_CU_005, Cx. 119/Doc. 23577.

²⁶ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 20 Setembro 1802. Representação do construtor Manuel da Costa sobre as futuras construções de navios que se executassem no estaleiro da Ribeira. AHU_CU_005, Cx. 121, D. 23824/23821.

²⁷ [BNRJ], Manuscritos. 20 Novembro 1810. Representação de Manuel da Costa Arquitecto Constructor do Arsenal da Cidade da Bahia e 1^o Tenente da Real Armada contra o Chefe de

Esquadra e Intendente da Marinha que desrespeita a liberdade de suas funções de construtor. (cópias inclusas de ato régio concedendo ao suplicante patente de 2º Tenente e de representação feita ao Governador da Bahia pelo mesmo. 3 documentos) II – 33, 21, 37. CDD 354.8142.

²⁸ *Idem, ibidem.*

²⁹ *Idem, ibidem.*

³⁰ Thomas Lindley um inglês que escreveu sobre o Brasil, nos inícios do século XIX, tendo estado na Baía por um curto período de tempo, considerava que, pela demora do seu lançamento, não havia hipótese de um rápido ou considerável aumento da marinha mercante”. (Lindley, 1969, p. 167). Cit. por FONSECA, 2020: 234.

³¹ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 12 Outubro 1797. Carta particular de José Francisco de Perné (para D. Rodrigo de Sousa Coutinho) sobre as embarcações que se estavam construindo nos estaleiros da Ribeira sobre a sua direcção. AHU_ACL_CU_005_Cx. 89, 17474.

³² [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 16 Fevereiro, 1801. Carta particular de José Francisco de Perné Intendente dos Armazaens Reaes para D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre as construções navaes, queixando-se da falta de carpinteiros do machado, que invocando certos privilégios, não compareciam no Arcenal e contrariavam assim os trabalhos. AHU_ACL_CU_005_Cx. 114, 22518/22519/22520/22521.

³³ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 12 Outubro 1797. Carta particular de José Francisco de Perné (para D. Rodrigo de Sousa Coutinho) sobre as embarcações que se estavam construindo nos estaleiros da Ribeira sobre a sua direcção. AHU_ACL_CU_005_Cx. 89, 17474

³⁴ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 20 Novembro 180, Bahia. Carta particular do Constructor Manuel da Costa para o Visconde de Anadia, em que especialmente se refere às construções navaes que estava dirigindo no estaleiro da Ribeira. AHU_ACL_CU_005, Cx. 116/Doc. 22886.

³⁵ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 5 Maio 1802. Officio do Intendente da Marinha José Francisco de Perné para o Governador da Bahia, sobre os trabalhos de construção da mesma nau. AHU_CU_005, Cx. 120, D. 23702-23703

³⁶ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 19 Agosto 1802. Carta do Intendente da Marinha José Francisco de Perné para o Visconde de Anadia em que lhe participa ter concluído a construção da nova nau *Principe do Brasil*. AHU_CU_005, Cx. 120, D. 23775.

³⁷ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 24 Setembro 1802. Carta do Intendente José Francisco de Perne para o Visconde de Anadia, em que lhe relata o lançamento ao mar da nau *principe do Brasil*. AHU_CU_005, Cx. 121, D. 23825.

³⁸ O seu custo ascendera a 134 904\$280 reis (337 260,5 cruzados), o que era muito elevado, tendo em conta o montante de outros modelos semelhantes, e da mesma época, que rondavam os 90 000\$000 reis (SALDANHA, 2019: 106).

- ³⁹ Desconhecemos o calibre das suas peças, mas que não deveria diferir muito dos construídos na mesma época, com calibres de 36, 24 e 16 £. Tendo em conta o número de portinholas, de ambos os lados do costado, e as duas da popa, podia levar até 82 peças.
- ⁴⁰ Trata-se das dimensões recomendadas pelos dois países, o que não obsta, naturalmente, que alguns navios fossem ligeiramente maiores, como o espanhol *Montañez* de 1794, que atingia os 190 pés. Dimensões extraídas de P. G. Gicquel des Touches, *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Batimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*. Paris: Libraire pour la Marine, 1817, Table Première, Table Deuxième.
- ⁴¹ Medidas dos navios ingleses e franceses segundo TOUCHES, P. G. Gicquel des, *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Batimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*, Paris: Libraire pour la Marine, 1817.
- ⁴² [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 12 Outubro 1797. Carta particular de José Francisco de Perné (para D. Rodrigo de Sousa Coutinho) sobre as embarcações que se estavam construindo nos estaleiros da Ribeira sobre a sua direcção. AHU_ACL_CU_005_Cx. 89, 17474.
- ⁴³ [AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 30 Junho 1803. Officico do Governador Francisco da Cunha Menezes para o Visconde de Anadia, acerca do seguinte requerimento do Mestre Construtor do Arsenal Manuel da Costa. AHU, D. 25 204.
- ⁴⁴ É verdade que alguns navios podiam chegar a levar perto das 110 peças de artilharia, como o conhecido *Nossa Senhora da Conceição/Príncipe Real*, mas não foram concebidos como tal.
- ⁴⁵ [BNRJ], Manuscritos. 20 Novembro 1810. Representação de Manuel da Costa Architecto Construtor do Arsenal da Cidade da Bahia e 1º Tenente da Real Armada contra o Chefe de Esquadra e Intendente da Marinha que desrespeita a liberdade de suas funções de construtor. (cópias inclusas de ato régio concedendo ao suplicante patente de 2º Tenente e de representação feita ao Governador da Bahia pelo mesmo. 3 documentos) II – 33, 21, 37. CDD 354.8142.
- ⁴⁶ AHU], Bahia. Conselho Ultramarino. Bahia. 11 de Março 1824, Lisboa. Requerimento de Manuel da Costa, construtor do Arsenal Real da Marinha da Província da Baía, retornado desta província, ao rei [D. João VI], solicitando pagamento de ordenados vencidos. Anexo: 11 docs. AHU_CU_005, Cx. 278, D. 19379.