

## A TONELAGEM DA FROTA DA COMPANHIA GERAL DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO (1755-1788) (\*).

Questão vital para a manutenção e crescimento orgânico da Companhia era o transporte. O problema foi pôsto pela Junta da Administração na ordem do dia em caráter de urgência. A vida da gigantesca empresa projetada dependia, verdadeiramente, da solução encontrada para semelhante proposição, sem dúvida substancial. A montagem de uma vigorosa frota mercante para o tráfico atlântico à distância, para a transportação das mercadorias tropicais comerciáveis e dos artigos europeus, mostrava-se tarefa difícil. Financiamento, escassez crônica de capitais vivos, tonelagens, organização das unidades com pessoal qualificado, bem como o perfazimento das rotas do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo para a redistribuição dos produtos tropicais pelos mercados europeus, constituíam embaraçoso problema. O estabelecimento de uma rede regular de comunicações marítimas entre Lisboa e as diferentes áreas geo-econômicas do patrimônio ultramarino no Atlântico afro-brasileiro era, no entanto, primacial. Por isso mesmo o governo da Companhia encarou o assunto de frente, disposto a solucionar a delicada e dispendiosa pendência.

Claro é que seria enormemente extravagante, senão impossível, mandar construir uma frota logo após a confirmação régia do estabelecimento da Companhia, em 7 de junho de 1755 (1). Ao contratempo da espera juntava-se o desapropositado empate de capital ou o desvantajoso financiamento. Acresce, outrossim, o inconveniente que poderia resultar de semelhante encomenda, uma vez que tudo aconselhava a organização de uma marinha mercante, cujo crescimento deveria ser ajustado à tonelagem das mercadorias a transportar. Os comboios,

---

(\*) — Comunicação apresentada ao Congresso Internacional de História dos Descobrimientos (Lisboa, 4 a 12 de setembro de 1960) (Nota da Redação).

(1). — Cf. Instituição da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, págs. 19 e seg. Lisboa, 1755.

para não serem deficitários, seriam assentados de acôrdo com os montantes exportáveis de São Luís, Belém, Cacheu, Bissau, Angola e ilhas de Cabo Verde, bem como em função da maior ou menor aceitação dos produtos tropicais nas praças consumidoras da Europa. A emprêsa colonial, para ser grande, começaria pequena.

Parelhamente a êsse amontoado de empecilhos, havia ainda o estôrvo da pirataria. A riqueza das carregações das rotas atlânticas despertaria, certamente, o apetite dos corsários e piratas. As frotas do algodão, do cacau e dos demais produtos tropicais, grandemente desejados, tinham de ser protegidas por certas fragatas de guerra. A amplidão econômica das áreas coloniais tinha, igualmente, que ser escorada contra as prováveis investidas da concorrência imperialista das grandes potências. A partilha política e econômica do Atlântico impunha segurança militar, complementação autêntica e necessária do tráfico colonial.

Enorme, pois, a demanda do comércio entre Lisboa e o ultramar. O sistema de transporte, que haveria de fazer a fortuna da Companhia e da colônia, pelo entrelaçamento das longínquas e diferentes áreas do império dividido por quatro continentes, não foi descuidado. Logo que se cogitou da montagem da emprêsa, o problema foi maduramente pensado, sinal evidente da circunspeção do planejamento da sociedade mercantil.

Vejam-se, por exemplo, os parágrafos nono, décimo e décimo quarto dos estatutos da Companhia. Estabelece aquêla a doação régia de uma área de praia no sítio da Boa Vista, em Lisboa, onde a emprêsa tinha urgente necessidade de edificar estaleiros para seus navios e armazéns

“para a guarda de tudo o que for a elles pertencente, e estancia para conservarem suas madeiras, fabricando-se tudo em fôrma, que não cause à vizinhança prejuizo, que seja attendivel” (2).

O parágrafo décimo, por sua vez, dispunha que a Companhia teria o privilégio de mandar construir seus navios mercantes e de guerra, em Portugal e no Estado do Grão-Pará e Maranhão, podendo para isso mandar cortar onde entendesse tôda a madeira que lhe fôsse necessária, pagando, porém, o seu justo valor aos respectivos donos (3). O parágrafo décimo quarto completava, afinal, a benesse régia, pois em obe-

(2). — *Ibidem*, § 9.º, pág. 6.

(3). — *Ibidem*, *idem*, § 10.º.

diência ao que dispunha, a Corôa fêz mercê e doação à Companhia de duas fragatas de guerra (4) para os comboios e sucessivo serviço de suas frotas. Trata-se das naus Nossa Senhora da Atalaia e Nossa Senhora das Mercês, destinadas a dar cobertura militar aos navios mercantes contra as prováveis agressões da pirataria; deviam também servir para o transporte das carregações tôdas as vêzes que se tornasse conveniente (5).

Promulgado o referido alvará régio de confirmação da sociedade, a 7 de junho de 1755, a Junta da Administração enviou logo no comêço de agôsto dêsse mesmo ano, ao Estado do Grão-Pará e Maranhão, o hiate São João da Cruz com o aviso da criação da emprêsa colonial. O navio, fretado a João Faria Pereira, navegou sob o comando do capitão João da Silva, segundo consta do “Diário” (6) e do “Livro dos Balanços” (7) da Companhia.

Comprando, primeiro, construindo e reformando, depois, em seus estaleiros do reino e do ultramar, a emprêsa de comércio e navegação conseguiu, progressivamente, montar uma poderosa frota mercante, cujos navios navegavam com regularidade nas rotas do Atlântico afro-brasileiro que demandavam Cacheu, Bissau, Angola, ilhas de Cabo Verde, Pará e Maranhão, pelos desejados produtos tropicais. A tessitura do tráfico marítimo era completada pela mecânica da redistribuição das mercadorias de proveniência ultramarina, negociadas nos entrepostos de Londres, Antuérpia, Roterdão, Hamburgo, Cadiz, Marselha e Gênova (8). O portentoso giro comercial era completado pelo tráfico de cabotagem e patrulhamento das costas vulneráveis do Brasil e do ocidente africano, onde eram empregadas embarcações menores (9).

Tarefa difícil, senão impossível, dada a escassez de fontes, é a organização de um quadro demonstrativo completo da tonelagem da frota da Companhia, acompanhado da relação dos capitães de navios, anos de comando, preços de custo, tipos de barcos e respectivas rotas em que se achavam em operação comercial ou de cobertura militar.

Os elementos guardados nos arquivos de Lisboa oferecem, porém, magníficos informes, embora incompletos, que nos per-

(4). — “Huma de quarenta até cincoenta peças; outra de trinta até quarenta”.  
(*Ibidem*, § 14.º, pág. 8).

(5). — A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M.

(6). — *Ibidem*, D.C.G.P.M. — A, n.º 3, de 13 de agôsto de 1755.

(7). — *Ibidem*, L.B.C.G.P.M., demonstração n.º 10, 1756.

(8). — A.H.M.F. — C.N.C.G.P.M. — Livro n.º 96; A.H.U.C.P., n.º 33 (1772).

(9). — *Ibidem*, L.R.E.C.C.G.P.M., livro n.º 91.

mitem observar melhor a organização crescente dos poderosos comboios da Companhia durante o tempo do seu giro comercial, que se estende de agosto de 1755 a janeiro de 1778. Vejamos, por exemplo, as relações seguintes, elucidativas da baralhada questão marítima (10).

Repare-se no elevado número de navios. Quer-nos parecer, no entanto, que alguns dêles acham-se em duplicação. Restaurados nos estaleiros do reino e do ultramar, algumas embarcações mudariam de nome ou, conforme o caso, de tipo de navio. Vejam-se os nomes e tipos dos barcos apurados nos quadros demonstrativos. A galera Nossa Senhora da Conceição (17), por exemplo, navegava no Atlântico afro-brasileiro desde 1759, fazendo carga e descarga nas Ilhas de Cabo Verde e nos portos de Belém e São Luís. Em 1759, portanto no mesmo ano, encontrava-se nas rotas do Pará, Maranhão e Angola uma sumaca com o mesmo nome — Nossa Senhora da Conceição. Afigurase-nos tratar-se do mesmo navio, uma vez que o capitão Antônio Pontes Lisboa acha-se comandando a galera e a sumaca. Os preços de custo, porém, são diferentes, fato que torna a questão ainda mais arrevesada. A galera, conhecida como a segunda, em 1760, e perdida em 1769, custou à Companhia a importância de 5.149\$448 réis. A sumaca, entretanto, figura nos Balanços da empresa como sendo adquirida em 1772 pela quantia de 2.802\$825 réis (18). Na demonstração do ano seguinte, em 1773, a escrituração da Companhia registra a compra de uma sumaca — Nossa Senhora da Conceição — pelo preço de . . . . 3.147\$025 réis (19). Em 1774 a sociedade adquiriu uma chalupa do mesmo nome pela importância de 1.050\$523 réis (20). Anos antes, em 1771, a Junta da Administração já havia adquirido uma galera, também chamada Nossa Senhora da Conceição, pela quantia de 5.696\$000 réis, consoante registro que figura no Balanço da empresa nesse ano (21). Haverá, aqui, duplicidade

- 
- (10). — Quadros demonstrativos organizados com os elementos extraídos dos seguintes arquivos de Lisboa: A.C.M.L. — M.N. Livros n.os 1, 2 e 4 (1772-1778); A.H.U. — M.N. n.os 25 (1760-1764), 26 (1764-1769), 28 (1772-1773), 29 (1774-1775), 30 (1775-1777) e 31 (1778-1779); C.P. n.os 35 (1774-1776), 37 (1777-1778) e 38 (1778); A.H.M.F. — M. n.º A, Liv. 62; L. Car. C.G.P.M. n.º 45 A; L.C.C.G.P.M.E. n.º 73; C.N.C.G.P.M. — Liv. n.º 99; L.B.C.G. P. M. — n.º 76.
- (17). — Nossa Senhora da Conceição era a Padroeira do Reino e Protetora da Companhia. (Cf. Instituição..., § 1.º e 21).
- (18). — Cf. L.B.C.G.P.M. Liv. n.º 76, 1772.
- (19). — *Ibidem, idem*, 1773.
- (20). — *Ibidem, idem*, 1774.
- (21). — *Ibidem, idem*, 1771.

A TONELAGEM DA FROTA DA COMPANHIA  
(1755-1778)

Nomes dos navios	Nomes dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
Santa Anna e São Francisco Xavier	Valério Duarte Gomes Bernardo Franco	11.679\$408	1756, 1757, 1759, 1760, 1761, 1762, 1765, 1766, 1767 e 1768 1770, 1771, 1772, 1773, 1775 e 1776	Pará	Nau
Nossa Senhora da Madre de Deus, São José e Almas	João de Freitas Monteiro Francisco Serra Manuel Travassos	10.267\$728	1756 e 1760 1762 1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1770 e 1772	Pará e Maranhão	Nau
São Luís	José de Carvalho Manuel Gonçalves Salgado	5.353\$857	1759	Pará e Maranhão	Galera
São Paulo	José Manuel Travassos Gerônimo Gonçalves Joaquim Ribeiro Duarte Domingos Antônio Chaves	1.317\$564	1760 e 1761 1772 1773 1774, 1775	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Bergantim
São Francisco Xavier	Francisco João Manuel da Silva Manuel da Silva Thomás Francisco Jaques Caldeira	18.574\$921	1763 1767, 1768 e 1769 1770, 1772, 1773, 1775 e 1776 1776 (2a. viagem) 1778	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta

São Pedro Gonçalves	Bernardo Franco Miguel Pereira da Costa Ignácio Luís da Silva João do Espírito Santo	14.343\$370	1765 1767 1768, 1769, 1770 e 1771 1772, 1773, 1774, 1775, 1776 e 1777	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta
Nossa Senhora da Oliveira	Antônio José de Carvalho Mnauel Luís do Cabo Cipriano Madureira José Dias Pereira Joaquim da Costa Cor-tezão	15.174\$684	1768 1772, 1773 e 1775 1777 1777 1778	Pará, Maranhão e Bissau	Corveta
Nossa Senhora da Con-ceição (1a. ou 2a.?)	Antônio Pontes Lisboa Joaquim José das Mer-cês Francisco Duarte Ser-ra	5.149\$448	1755 e 1759 1762 1773	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Galera
Nossa Senhora da Con-ceição (2a. ou 3a.?)	Miguel da Costa Francisco de Carvalho Miguel Pereira da Cos-ta José Antônio Lisboa Veríssimo Duarte Rosa	5.696\$000	1771 e 1773 1773 1773 1777 1777 (2a. viagem)	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Galera (11)
Nossa Senhora da Pie-dade	Manuel Travassos	7.569\$600	1772 e 1774	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Galera

(11). — Há uma sumaca do mesmo nome em 1772.

Santa Anna e São Joaquim	Severiano Gonçalves José de Oliveira Buhlão	4.700\$000	1757 e 1774 1776 e 1777	Pará e Maranhão	Galera
Nossa Senhora do Rosário	Julião "Potier" (?)	4.084\$015	1765 e 1774	Maranhão, Parnaíba e Pará	Escuna
São Joaquim		1.768\$918			Hiate
Nossa Senhora de Nazareth	José Francisco de Macedo Antônio Florêncio	1.246\$746	1766, 1773 e 1776 1777	Parnaíba, Pará e Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora da Piedade	José Manuel	1.116\$194	1767 e 1773	Pará, Maranhão e Parnaíba	Chalupa (12)
Nossa Senhora da Arábida		1.187\$096	1767	Parnaíba, Pará e Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora da Boa Viagem	Antônio Luís da Piedade Feliciano dos Santos	1.643\$953	1768 e 1774 1775	Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora do Bom Sucesso	Jacinto Rodrigues	1.615\$093	1756 e 1768	Pará	Chalupa
Lancha Nova		358\$902	1767	Cacheu	Lancha
Santa Família		2.322\$588		Parnaíba, Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora do Bom Despacho		2.389\$816	1768	Cacheu e Bissau	Hiate

(12). — Há uma galera do mesmo nome em 1767.

Nossa Senhora da Boa Nova		2.389\$816	1768	Cacheu e Bissau	Hiate
Nossa Senhora da Conceição e Almas	José Gomes Ribeiro	2.802\$825	1762 e 1764	Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Vida		1.863\$068		Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Saúde		1.863\$068		Parnaíba e Pará	Chalupa
"Francesa comprada em Cacheu"		446\$400		Cacheu	Chalupa
Nossa Senhora da Conceição	Antônio Pontes Lisboa	3.147\$095	1759 e 1773	Parnaíba, Pará, Maranhão e Angola	Sumaca
Nossa Senhora do Socorro		356\$103	1774		Escuna
Nossa Senhora da Ajuda		655\$610		Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Penha de França	José Correa Lisboa	612\$000	1759 1778	Maranhão e Pará	Lancha
Nossa Senhora dos Prazeres		2.577\$500	1774	Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Conceição	Francisco Duarte Serra	1.050\$523	1755, 1773 e 1774	Parnaíba e Pará	Chalupa
São José	José Ferreira de Azevedo	4.842\$552	1755, 1756, 1758 e 1760	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Galera
	Luís Ferreira Braga		1763		
Nossa Senhora da Atalaia e Senhora do Bom Fim		5.192\$208	1756	Pará e Maranhão	Galera (13)

(13). — Há uma galera com este nome perdida em Angola em 1759.



São Pedro	Antônio José de Oliveira José O. Bulhão José O. Bulhão João do Espírito Santo	3.614\$676	1756 e 1760 1761 1772	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Galera
São Sebastião	Manuel Gomes José da Silva Costa Leonardo José dos Santos Joaquim Ribeiro Duarte	3.724\$999	1756, 1757 1760 1772	Pará, Maranhão Bissau e Cacheu	Galera
Santo Antônio	José Gonçalves Miguel Pereira	2.403\$936	1756, 1759, 1761 1764	Pará, Maranhão, Bissau, Cacheu e Ilhas do Cabo Verde	Galera
São Miguel	Antônio Alves de Carvalho	957\$576	1756	Pará	Paquete
São Francisco	Joaquim Ribeiro Duarte Antônio Chaves	176\$256	1756, 1776 1776, 1777	Ilhas do Cabo Verde	Hiate
Santo Estêvão		1.086\$830			"Corsário" (?)
Nossa Senhora da Esperança	José dos Santos Dionizio da Fonseca	3.676\$080	1757, 1761, 1762 1777, 1778	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta
São Tomé		521\$832	1757 e 1760	Cabo Verde	Bergantim
Nossa Senhora da Malaiá	João da Silva		1756	Pará	Corveta
Nossa Senhora das Mercês	Agostinho dos Santos		1756, 1765, 1766		Nau (14)

(14). — Só pode ser a nau de guerra doada pela Corôa à Companhia em 1755.  
(Cf. Instituição..., § 14).

Nossa Senhora da Atalaia	Agostinho dos Santos Francisco Duarte Serra	2.189\$670	1757, 1761	Pará, Maranhão e Angola	Galera (15)
Nossa Senhora das Neves	João da Silva Agostinho dos Santos		1759, 1760 1764, 1767	Pará	Galera
Nossa Senhora do Cabo	Manuel da Cunha	6.469\$248	1761, 1762, 1765, 1767, 1768, 1772	Pará, Maranhão, Bissau e Angola	Navio
São João Batista	José de Oliveira Bulhão Veríssimo Duarte		1762, 1764  1772	Pará, Maranhão e Angola	Navio
Nossa Senhora das Necessidades	José dos Santos	4.005\$910	1760 e 1763	Pará, Maranhão e Cacheu	Corveta
São Lázaro	Gaspar dos Reis José O. Bulhão José de Oliveira	2.637\$312	1764 1772	Pará, Maranhão e Angola	Navio
Nossa Senhora da Glória	Joaquim das Mercês		1773 e 1774	Pará	Lambote (16)
Nossa Senhora da Esperança e Santa Paula	Dionizio Cunha da Fonseca		1775	Maranhão e Pará	
São João, Santo Antônio e Almas	Manuel José de Irias		1775	Maranhão e Pará	Corveta
Nossa Senhora da Conceição e São José	José Antônio Lisboa		1775	Maranhão e Pará	Corveta
Nossa Senhora de Belém	Sebastião Alberto Manuel da Cunha		1775 1776, 1777	Maranhão e Pará	Corveta

(15). — Trata-se da nau de guerra que a Companhia recebeu da realza em 1755?  
(Ibidem, idem).

(16). — Embarcações pequenas "que giram na Guiné".

Santo Antônio e Del- fim	Lourenço Gomes dos Santos		1776	Pará e Maranhão	Corveta
Grão-Pará	Manuel da Silva Tho- más		1777	Pará e Maranhão	Nau
Santa Anna e São Do- mingos	José das Neves José de Oliveira Bu- lhão		1777 1777 (2a. viagem)	Pará	Corveta
São João Batista (2a.?)		2.700\$745	1761	Maranhão	Navio
São Domingos		1.882\$308	1761	Maranhão	Galera
São Marçal		1.626\$798	1761	Maranhão	Bergantim
Santa Ana, São José e Almas				Maranhão	Nau
Santíssimo Sacramen- to	Gaspar dos Santos		1774	Maranhão	Nau
Nossa Senhora do Li- vramento	Francisco de Sales		1777	Maranhão	Corveta
Prazeres			1776	Maranhão	Nau
Santa Isabel			1775	Maranhão	Galera
Nossa Senhora do Ro- sário e Santo Antônio			1776	Maranhão	Galera
Nossa Senhora da Pie- dade e Amizade	José Manuel		1772	Maranhão	Corveta
Boa Viagem e Corpo Santo				Maranhão	Corveta

Nazaré e Santa Anna				Maranhão	Corveta
Nossa Senhora do Monte Carmo	João Pedro S. Alberto Dionizio dos Reis		1773 1776 1777	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Bela Baronesa	José Gomes de Carvalho		1776, 1777	Maranhão	Galera
Nossa Senhora da Irsula (?) e Santo Antônio			1776	Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Esperança e Santa Rita			1775	Maranhão	Corveta
São Zacarias			1776	Maranhão	Corveta
Nossa Senhora dos Prazeres			1774	Maranhão	Sumaca
Santa Anna e Nossa Senhora da Lapa	Veríssimo Duarte		1774	Maranhão	Galera
Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio			1775	Maranhão	Nau
Nossa Senhora da Oliveira e Santa Anna			1777	Maranhão	Corveta
Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora da Lapa			1776	Maranhão	Corveta
Divina Providência	Antônio de Souza Neto		1778	Maranhão	Corveta
Nossa Senhora da Luz e São Pedro Gonçalves			1776	Maranhão	Corveta

Santa Rita e Santíssimo Sacramento	Antônio Monteiro Neves		1778	Maranhão	Galera
Nossa Senhora Mãe de Deus e Santo Antônio	Luis Antônio da Rocha José Francisco Coito		1778	Maranhão e Angola	Corveta
Nossa Senhora dos Prazeres e Providência	Manuel Vicente de Carvalho Joaquim José da Costa		1777, 1778 1778	Maranhão	Corveta
São Francisco de Paula e Nossa Senhora da Piedade			1776	Maranhão	Sumaca
Santo Cristo e Nossa Senhora da Arrábida			1777	Maranhão	Corveta
Santa Anna e São José			1778	Pará, Maranhão e Angola	Corveta
Nossa Senhora da Oliveira e Santos Reis Magos	Manuel dos Santos		1773	Maranhão	Corveta
São Luís, Rei de França	Ignácio Luís da Silva		1773, 1774, 1777 e 1778	Maranhão e Angola	Corveta
Santa Anna e São Joaquim	José de Oliveira Buhlão Filipe de Aguiar	3.910\$272	1777 1774, 1776	Maranhão e Pará	Galera
Nossa Senhora do Sacramento	Joaquim Ribeiro Feliciano dos Santos Vitorino José da Silva		1777 1778	Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	?
Nossa Senhora do Carmo	Joaquim da Costa Antônio Raposo		1777 1774		?

Santo Cristo	Antônio Florêncio		1778	Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Nossa Senhora da Luz	Cipriano Madeira		1778	Parnaíba, Maranhão e Pará	
Rainha de Portugal	João Antônio Correa		1778	Maranhão	Galera
Espírito Santo	Antônio Veríssimo de Andrade		1773	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
São Pedro e São Paulo	Pedro José Pinheiro José Cabral		1773 1774	Madeira (?) e Cabo Verde	?
Santo Elias	José Francisco do Nascimento		1774	Ilhas de Cabo Verde	?
Condessa de São Pavo	Antônio Martins		1774	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Santa Maria	José Cabral		1774	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Senhor do Bom Fim	Antônio Ferreira Braga		1774	Ilhas de Cabo Verde	Galera
Nossa Senhora das Chagas	Joaquim Ribeiro		1776	Ilha de São Miguel	?
Verbo Eterno	José Ventura da Silva		1776	Ilha Terceira	?
Dois Irmãos	Francisco Peixoto		1776	São Miguel	?
Nossa Senhora da Piedade das Chagas	Joaquim da Fonseca		1776	Ilha do Faial	?
Nossa Senhora do Livramento	Bartolomeu Lourenço		1776	Ilhas de Cabo Verde	?

Nossa Senhora do Socorro	Jacinto Gomes		1777	Ilhas de Cabo Verde, Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Vitória	Pedro José Pinheiro		1774, 1777	Ilhas de São Miguel e Santa Maria	Lambote
Deus "te salve" (?)	Francisco dos Santos		1777	Ilhas	Chalupa
Bom Jesus da Pedra	Pedro de Macedo		1778	Ilha Terceira	Chalupa
São Francisco de Paula	Manuel da Silva José da Silva	176\$256	1772 1773	Cacheu e Bissau	Hiate
Bom Despacho				Parnaíba e Pará	Chalupa
Boa e Nova				Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Piedade				Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Guia				Parnaíba e Pará	Chalupa
Família Sagrada				Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio			1774	Parnaíba e Pará	Sumaca
Nossa Senhora dos Prazeres				Parnaíba e Pará	Chalupa
Santo Antônio e Alma				Parnaíba e Pará	Chalupa
São José			1774	Parnaíba e Pará	Lambote
Santo Antônio		2.403\$936		Parnaíba e Pará	Galera
Nossa Senhora da Purificação				Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Madre de Deus		2.409\$939	1756	Pará	Nau

TOTAL DE NAVIOS — 124.

de navios? Neste caso, como explicar a contabilidade dos Balanços onde surgem quatro embarcações adquiridas em diferentes épocas e por preços diversos? E a existência de uma sumaca e uma galera com o mesmo nome e capitão em 1759? Consoante a escrituração da empresa, não há dúvida: havia duas galeras, duas sumacas e uma chalupa sob a proteção de Nossa Senhora da Conceição. A primeira galera, adquirida por . . . . 5.149\$448 réis em 1760, perdeu-se em 1769. Em 1771 a Companhia adquiriu outra pela quantia de 5.696\$000 réis. O mesmo sucederia em relação às duas sumacas: a primeira, adquirida em 1772 pela importância de 2.802\$825 réis, sairia do giro mercantil por diferentes razões, podendo, inclusive, ter naufragado; no ano seguinte, a Junta da Administração da empresa comprou outra por 3.147\$025 réis, para substituir a sua congênera desaparecida. E' o que se nos afigura plausível. A chalupa Nossa Senhora da Conceição, adquirida pela sociedade em 1774 pela quantia de 1.050\$523, não cria problema. Ainda bem. Resta, no entanto, a questão da sumaca e galera que navegam em 1759 sob o mesmo comando. E' claro que o capitão Antônio Pontes Lisboa podia ser comandante dos dois navios em épocas diferentes do mesmo ano de 1759. Exato. Não obstante a praticabilidade do fato, impressiona sobremaneira tamanha coincidência — dois navios com o mesmo nome e capitão no mesmo ano. E' pouco provável, mas não é impossível tratar-se da mesma embarcação. Em 1759 a sumaca podia estar sendo restaurada em algum estaleiro. Ultimada a reforma, seria lançada ao mar como galera, conservando o mesmo nome — Nossa Senhora da Conceição. De uma ou de outra forma pôe-se, realmente, o problema formulado.

Quer-nos parecer, outrossim, que alguns navios não pertenceriam ao patrimônio da Companhia. Alguns dêles seriam fretados. E' o que se nos afigura. O elevado número de embarcações recenseadas é deveras perturbador. Os quadros demonstrativos organizados com os elementos extraídos dos papéis da Companhia, não obstante o seu alto valor, acham-se incompletos. E' natural que assim seja, dada a escassez de fontes. Observe-se que não conseguimos averiguar todos os preços de custo dos barcos pertencentes à empresa. E' que nem todos figuram nas demonstrações dos Balanços da Companhia, cujas balizas são representadas pelos anos de 1760 e 1774. Antes e depois dêstes marcos cronológicos da vida mercantil da sociedade é enormemente dificultoso, senão irrealizável, apurar as importâncias em dinheiro de todos os navios que en-



grossaram as rotas atlânticas da gigantesca empresa ultramarina.

Depois de 1774, término da escrituração dos Balanços arrolados, coincidindo com o ritmo crescente das carregações exportadas dos portos das capitanias do Pará e Maranhão, a Companhia adquiriu respeitável número de navios. Vejam-se, por exemplo, os quadros demonstrativos onde figuram 20 corvetas, 5 galeras, 3 naus, 3 chalupas, 2 sumacas e 7 embarcações de tipos não identificados enriqueceram a frota da empresa entre os anos de 1775 e começo de 1778 (22). Como nesse período não foram apurados os Balanços da Companhia, é natural que os montantes gastos pela empresa no aumento da sua marinha mercante não constam de nossas tabelas. Demais, nenhum dos papéis selecionados pertencentes à escrituração da empresa fornece melhores informes dos que figuram nos quadros elucidativos da tonelagem da frota da Companhia.

A partir dos seus primeiros dias de vida, a sociedade mercantil começou a formar a sua marinha, condição vital para o funcionamento do portentoso organismo.

A 13 de agosto de 1755, a Junta da Administração comprou as galeras São José e Nossa Senhora da Conceição, construídas e reformadas na Inglaterra, a João Bristow, pelas respectivas importâncias de 4.842\$552 réis e 5.149\$448 réis (23).

Em 1756 a galera São José já navegava nas rotas de Belém, São Luís, Bissau e Cacheu, sob o comando do capitão José Ferreira de Azevedo, conforme se pode ver na tabela explicativa da tonelagem da frota da Companhia. Em 1762, porém, saiu do giro mercantil por ter naufragado nas proximidades da costa do Estado do Grão-Pará e Maranhão. O desafortunado comandante Luís Ferreira Braga, que conseguiu escapar com vida, foi prêso, sendo sôlto somente no dia 12 de abril de 1764 depois da Junta da Administração se convencer da sua inculpabilidade (24).

A 10 de fevereiro de 1756 a frota da Companhia foi enriquecida com a compra das naus "Santa Anna e São Francisco Xa-

---

(22). — Ultimado o prazo de vinte anos proposto para duração da Companhia. (Cf. Instituição..., § 51), o privilégio não foi renovado. A Corôa, porém, permitiu-lhe a continuidade do seu giro mercantil. A conjuntura do reino começava a mudar com a doença de D. José I e a regência de D. Mariana Vitória de Bourbon. De 1775 em diante, todavia, é que a Companhia engrossou as suas rotas, fato demonstrativo do aumento da tonelagem da sua frota nesse período.

(23). — A.H.M.F. — D.C.G.P.M. — A. Registros n.ºs 4 e 5.

(24). — *Ibidem*, L.R.R.C.G.P.M. n.º 1, fol. 55.

vier” e “Nossa Senhora da Madre de Deus, São José e Almas” adquiridas, respectivamente, pelas quantias de 11.679\$408 réis e 10.267\$728 réis (25). No dia seguinte, os deputados da Junta, Estêvão José de Almeida e Manuel Ferreira da Costa, compraram a galera “Nossa Senhora da Atalaia e Senhora do Bom Fim”, a Antônio José Rodrigues e Bento Fernandes Lobo, por 5.192\$208 réis; entrou logo na rota do Pará e Maranhão (26).

Nos restantes meses de 1756, a Companhia adquiriu mais os seguintes navios: a 13 de maio a galera “São Pedro” foi comprada a Cristóvão Hake pela importância de 3.614\$676 réis; em 2 de outubro, a galera “Santa Anna e São Joaquim” foi negociada com José Rodrigues Esteves pelo preço de 3.910\$272 réis; a galera “São Sebastião” foi comprada em 23 de outubro a Elias Perachon por 3.724\$999 réis; dias depois já navegava para Bissau, Pará e Maranhão, sob o comando do capitão Manuel Gomes; pelo preço de 2.403\$936 réis foi adquirida a galera “Santo Antônio”, a 7 de agosto, a João Aires; um mês depois, a 7 de setembro, a Companhia comprou ao marquês de Abrantes o hiate “São Francisco de Paula” por 176\$256 réis; no dia anterior os deputados da Junta haviam adquirido a galera “São Luís” a Félix Teixeira Neto pela importância de 5.353\$857 réis; em 1759 era comandada pelo capitão José de Carvalho, que traficava na rota do Pará e Maranhão; o corsário “Santo Estêvão” foi adquirido em leilão pela quantia de 1.086\$830 réis; no começo de novembro foi comprado em leilão público, em casa de “Arbouin & Cia.”, o paquete “São Miguel” pelo preço de 957\$576 réis, navegando dias depois para os portos de Belém e São Luís, sob o comando do capitão Antônio Alves de Carvalho (27).

A 17 de outubro de 1757, a Junta da Administração da Companhia comprou a José Pinto Vieira a corveta “Nossa Senhora da Esperança” por 3.676\$080 réis. Nesse mesmo ano já navegava para Bissau, Cacheu, Pará e Maranhão, sob o comando do capitão José dos Santos. No dia 7, os deputados da empresa já haviam arrematado em leilão o bergantim “São Tomé” pela importância de 521\$832 réis, encontrando-se nesse mesmo ano nas rotas das capitânicas do extremo-norte do Brasil e nas da Guiné (28). O último registro de que se tem notícia data de 12 de abril de 1759, dia em que o govêrno da Companhia comprou a

(25). — *Ibidem*, D.C.G.P.M. — A. registros n.ºs 31 e 32.

(26). — *Ibidem*, *idem*, registro n.º 33.

(27). — *Ibidem*, *idem*, registros n.ºs 205, 213, 214, 215, 216, 217, 514 e 875.

(28). — *Ibidem*, *idem*, registros n.ºs 873 e 874.

Simão Antônio a lancha “Nossa Senhora da Penha de França” pelo preço de 612\$000 réis, conforme se lê no “Diário A” da poderosa empresa colonial, guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (29).

Nada menos que 124 nomes de navios foram apurados. Veja-se o mapa esclarecedor da tonelagem da extraordinária frota. Salvo erro de cômputo ou leitura de nossa parte, ou duplicação de nomes, os comboios da Companhia compunham-se de 35 corvetas, 20 galeras, 20 chalupas, 9 naus, 9 sumacas, 5 hiates, 4 navios, 3 escunas, 3 bergantins, 3 lambotes, 2 lanchas, um paquete, um corsário e mais 9 navios de tipos não identificados (30).

Esses navios navegavam nas rotas do Estado do Grão-Pará e Maranhão, cujo giro mercantil era completado pelas linhas de navegação atlântica de Bissau, Cacheu, Angola e Ilhas de Cabo Verde. A Companhia, no entanto, estendia, por vezes, conforme as circunstâncias, as suas carreiras marítimas até ao Índico afro-asiático, Pacífico chinês e a diversos pontos do litoral brasileiro — Parnaíba, Bahia e Rio de Janeiro (31). Completando o tráfico atlântico à distância, a empresa organizou o comércio de cabotagem nas costas da Guiné, de Angola e do Brasil, onde certas áreas geo-econômicas eram patrulhadas por navios de guerra pertencentes ao patrimônio da própria empresa colonial.

Naus, galeras, sumacas e corvetas, navios de maior tonelagem e resistência, operavam nas rotas mais difíceis e arriscadas: de Lisboa, Cacheu, Bissau, ilhas de Cabo Verde e Angola, para os portos de Belém e São Luís. O giro era completado com a torna-viagem do Estado do Grão-Pará e Maranhão para o reino. As grossas correntes do tráfico eram constituídas pelas cargas de mão-de-obra africana, pelas exportações das mercadorias tropicais das capitânicas do alto-norte do Brasil e pelos artigos de procedência européia.

As embarcações de menor capacidade eram empregadas no trânsito de cabotagem, representadas, sobretudo, pelas chalupas da costa do Brasil, que conduziam carnes da Parnaíba para os portos do Pará e Maranhão, e pelos lambotes, hiates e chalupas que traficavam entre a Guiné e ilhas de Cabo Verde com panos, escravos e comestíveis (32).

(29). — *Ibidem*, *idem*, registro n.º 177.

(30). — Veja-se o quadro demonstrativo da tonelagem da frota da Companhia.

(31). — Cf. *Demonstrações in A.H.M.F.* — L.B.C.G.P.M.

(32). — Em 1774 as embarcações pequenas que giravam na Guiné, fazendo o trá-

Graças aos papéis avulsos da “Caixa do Pará”, número 37, guardada no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (33), pode-se ter uma idéia aproximada da tonelagem da frota da Companhia durante o seu giro mercantil, que se estendeu de agosto de 1755 a janeiro de 1778. Veja-se o porte dos navios abaixo relacionados:

Navios	Toneladas
Nau Grão-Pará .....	850
Corveta Nossa Senhora de Belém .....	750
Galera Santa Anna e São Joaquim .....	500
Galera Nossa Senhora da Conceição (qual delas?) ..	350
Corveta Santo Antônio, o Delfim .....	350
Corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo .....	300
Corveta São Francisco de Paula .....	250
Corveta São Francisco Xavier .....	250
Corveta São Pedro Gonçalves .....	200
Corveta Nossa Senhora da Oliveira .....	200

Se atribuirmos o porte médio de 350 toneladas a cada um dos 124 navios apurados, verifica-se que a Companhia foi senhora de uma gigantesca frota mercante de 43.400 toneladas. E, note-se, o cômputo não é nada exagerado. Ao contrário, afigura-se-nos modesto, tendo-se em conta o elevado número de corvetas e galeras, navios de grande pêso e, certamente, de boa capacidade de transporte. Se alguma exageração existe, deve-se, isso sim, à enorme lista de nomes de navios, não ao nosso cálculo. Não obstante, é sobremaneira provável que a tonelagem da frota seja menor, dada a possível duplicação de nomes de navios. De qualquer forma, o resultado apurado é enormemente expressivo.

As diferentes demonstrações do mencionado Livro dos Balanços da Companhia ministram preciosos e informativos subsídios que nos permitem afirmar o poderio da frota durante o

---

fico de cabotagem, eram as seguintes: um hiate (Nossa Senhora da Boa Nova), duas Chalupas (Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio e Nossa Senhora da Vida) e três lambotes — São José, Nossa Senhora da Glória e Nossa Senhora da Vitória. (Cf. L.B.C.G.P.M. Liv. n.º 76, 1774). (33). — A.H.U. — C. P. n.º 37 (1777-1778).

CUSTO DA FROTA DA COMPANHIA  
(1759-1774)

Anos	N A V I O S			Custo dos navios (réis)	Observações
	Existentes	Construídos	Perdidos		
1759	13	—	—	52.868\$392	—
1760	15	2	—	58.191\$866	—
1761	20	5	—	73.441\$217	—
1762	20	—	—	73.441\$217	Devolvida à Co- rôa a nau de Guerra N. S. da Atalaia
1763	20	1	1	87.173\$586	—
1764	21	1	—	101.719\$059	—
1765	22	1	—	105.803\$073	—
1766	22	1	—	107.049\$819	—
1767	24	3	1	107.993\$872	—
1768	26	5	3	127.348\$961	—
1769	25	—	1	121.078\$199	—
1770	24	—	1	117.072\$289	—
1771	26	2	—	123.891\$585	—
1772	27	2	1	131.950\$074	—
1773	29	4	2	133.931\$648	—
1774	32	6	3	130.209\$382	—

PERDAS DE NAVIOS DA COMPANHIA  
(Naufragados e apreendidos)

Anos das perdas	Nomes dos navios	Tipo	Custo (réis)	Custeio (réis)	Valores das cargas (réis)	Recuperação (Seguros e fretes)	Total do prejuízo (réis)	Observações
1763	São José	Galera	4.842\$552	2.386\$756	14.662\$987	—	21.892\$295	Naufragou nas costas do Pará
1768	São Domingos	Galera	1.882\$308	5.426\$814	—	5.376\$457	1.937\$665	Prêsa dos argelinos
1770	N. S. das Necessidades	Corveta	4.005\$910	5.032\$389	7.016\$544	4.105\$640	11.947\$203	Naufragou
SOMA			10.730\$770	12.845\$959	21.679\$531	9.482\$097	35.777\$163	

PERDAS DE NAVIOS DA COMPANHIA PELA AÇÃO DO TEMPO

Anos das perdas	Nomes dos navios	Tipo	Custo (réis)	Recuperação (réis)	Total da perda (réis)	Custeio (réis)	Observações
1767	São Tomé	Bergantim	521\$832	—	521\$832	—	Desmanchado
1768	São Marçal	"	1.626\$798	680\$000	946\$798	—	"
1768	N. S. da Esperança	Corveta	3.675\$080	730\$000	3.405\$786	459\$706	"
1769	N. S. da Conceição (II)	Galera	5.149\$448	1.240\$000	3.909\$448	—	Encalhada em terra
1772	Santo Antônio	"	2.403\$936	—	2.403\$936	—	Desmanchada
1773	São Lázaro	"	2.637\$312	698\$324	1.938\$988	—	"
1773	São João Batista	"	2.700\$745	599\$543	2.101\$202	—	"
1774	São Pedro	"	3.614\$676	768\$860	2.845\$816	—	"
1774	N. S. do Cabo	"	6.469\$248	2.324\$300	4.144\$948	—	"
1774	São Sebastião	"	3.724\$999	1.055\$983	2.669\$016	—	"
SOMA			32.525\$074	8.097\$020	24.887\$760	459\$706	

tempo que se estende de 1759 a 1774, bem como os montantes que a Junta da Administração da empresa despendeu na montagem da sua marinha mercante e as perdas de navios naufragados, apreendidos ou desmanchados pela ação do tempo. Os quadros seguintes, organizados com os elementos da referida escrituração da Companhia, são deveras elucidativos.

Foram poucos os navios da Companhia que naufragaram: apenas dois em trinta e dois — 6%. Trata-se da galera São José e da corveta Nossa Senhora das Necessidades, naufragadas, respectivamente, em 1763 e 1770.

O restante da frota subsiste. São barcos construídos pela própria Companhia, mais resistentes, de maior capacidade e mais caros.

As perdas pela ação do tempo são somente dos primeiros navios, de menor tonelagem, mais baratos e adquiridos em segunda mão.

Nove barcos foram desmanchados: dois bergantins (São Tomé e São Marçal), uma corveta (Nossa Senhora da Esperança) e seis galeras — Nossa Senhora da Conceição (II), São Lázaro, São João Batista, São Pedro, Nossa Senhora do Cabo e São Sebastião. Apenas uma galera (Santo Antônio) ficou encalhada em terra, em 1772. A Companhia conseguiu ainda recuperar 25% do valor das perdas de navios — 8.097\$020, como se vê no mapa anexo. Somente um navio — a galera São Domingos — foi presa da pirataria, no ano de 1768, consoante registro dos Balanços da empresa mercantil.

As duas naus de guerra — Nossa Senhora da Atalaia e Nossa Senhora das Mercês —, doadas, como ficou dito, pela Corôa à Companhia em 1755, embora computadas no número, não o foram no valor. Em 1762, a Junta da Administração devolveu à realeza uma delas — a nau Nossa Senhora da Atalaia — que passou a engrossar a Armada Real.

A Companhia gastou na montagem da sua marinha mercante mais de cento e trinta contos de réis — 130.209\$382 réis, algarismos expressivos que falam por si melhor que quaisquer outros argumentos. Se acrescentarmos a essa respeitável importância em dinheiro a quantia de 43.255\$834 réis, correspondente à perda de navios, verifica-se que a empresa teve um dispêndio total de 173.465\$216 réis. A Companhia perdeu, portanto, 25% daquele valor.

Em 1759 a empresa possuía 13 navios no valor de 52.868\$392 réis. Em 1774, último ano dos Balanços, a Companhia já man-



tinha uma poderosa marinha mercante composta por 32 embarcações no valor de 130.209\$382 réis, tendo perdido, no entanto, treze navios que haviam custado 43.255\$834 réis, conforme consta das demonstrações dos Balanços da emprêsa. O engrossamento da frota da Companhia figura no quadro elucidativo do seu custo.

Os navios mencionados nos quadros demonstrativos da tonelagem da frota — 20 corvetas, 5 galeras, 3 naus, 3 chalupas, 2 sumacas e mais 7 barcos de tipos não identificados (34) — não figuram no custo dos comboios da Companhia, por serem posteriores ao ano de 1774, período da descontabilização da prestigiosa emprêsa colonial. O último Balanço data de 1774. Depois dêste ano, a escrituração da Companhia não registra mais os montantes dos custos dos navios. O giro mercantil, no entanto, cresce admiravelmente. Por isso mesmo a sociedade engrossou a sua marinha mercante com mais quarenta barcos (35).

Se atribuírmos a cada um dêstes últimos quarenta navios o preço médio de 2.5000\$000 réis, montante que não se nos afigura exagerado, tendo-se em conta que alguns navios no período anterior a 1775 custaram mais de dez contos de réis (36), verifica-se que a Companhia dispendeu, na “nova fase” do seu giro mercantil (1775-1778), uma importância de .... 100.000\$000 réis. Somada à quantia gasta na “primeira fase” (1759-1774), apura-se a extraordinária cifra de 273.465\$216 réis, importância que a Companhia desembolsou na montagem de sua marinha mercante.

Os diversos tipos de navios, embora destinados ao giro mercantil de longo curso, com bons resultados para a emprêsa, eram, alguns dêles, aproveitados em cobertura de guerra sempre que as circunstâncias a isso obrigassem. Não eram, porém, navios verdadeiramente de combate, mas prestavam bons serviços na defesa militar dos comboios e de alguns pontos de certas áreas geo-econômicas do rico patrimônio ultramarino da Corôa, permanentemente desejadas pelas grandes potências mercantilistas.

A construção de navios e o necessário levantamento do pessoal para a equipagem das frotas era regulada pelos parágrafos dez, onze e doze dos estatutos da Companhia. Navios

---

(34). — Vejam-se as relações dos navios apurados.

(35). — Cf. quadros demonstrativos.

(36). — *Ibidem, idem.*

mercantes e de guerra podiam ser fabricados nos estaleiros do reino e do ultramar senhoreados pela gigantesca empresa colonial (37). Mediante licença da realza, a Companhia podia convocar gente de mar e guerra necessária para guarnição dos seus comboios e navios que andavam nas costas do Brasil, da África e das ilhas (38). A Junta de Administração da Companhia a Corôa deu o privilégio de escolher os comandantes para os seus navios e “Capitães de Mar e Guerra, e mais Officiaes que lhe parecer, para o govêrno e guarnição das Naos que armar” (39). As nomeações eram por um ano, sendo que a manança nos postos de comando resultava da “satisfação que se espera” (40). Tudo dependia, é claro, de confirmação régia. Os officiaes prestavam serviços à Companhia como se estivessem na “Real Armada”, sendo, evidentemente, pagos pela empresa (41).

Para que se tenha uma idéa aproximada das despêsas da Companhia com o sustento da sua frota mercante, organizamos o quadro elucidativo seguinte com os elementos extraídos de um dos “Machos do Maranhão” guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (42). Veja-se, por exemplo, o que a empresa colonial despendeu com a corveta “Nossa Senhora da Oliveira”, na viagem de Cacheu para São Luís, a 11 de março de 1774, segundo registro de despesa assinado por Filipe Damazio, administrador da Companhia naquele centro de resgate da Guiné (43).

**Relação das despêsas da Companhia com a corveta Nossa Senhora da Oliveira na viagem de Cacheu para o Maranhão (11 de março de 1774)**

	Valor mensal (réis)	
Capitão Manuel Luís do Cabo .....		93\$330
Pilôto Joaquim Antônio da Costa .....	12\$000	22\$000
Capelão Padre Bernardino de Sena .....	10\$000	18\$660
Contra-mestre Vicente José .....	9\$000	18\$000
Cirurgião Manuel Gomes de Carvalho .....	8\$000	14\$920
Calafete Domingos Gonçalves .....	8\$000	14\$920

(37). — Cf. Instituição, § 10, pág. 6.

(38). — “a todo o tempo que lhe convier, fazendo-lhe as pagas e vantagens que acordar com elles. E succedendo que na mesma occasião mande V. Magestade fazer levas de gente, precedendo as do serviço Real, se seguirá logo immediatamente as da Companhia. Porem havendo urgente necessidade nella, consultará a V. Magestade, para que se sirva de lhe dar a necessária providência”. (*Ibidem*, § 11, págs. 6 e seg.).

(39). — *Ibidem*, § 12, pág. 7.

(40). — *Ibidem*, *idem*.

(41). — *Ibidem*, *idem*.

(42). — A. H. U. — M. M. n.º 29 (1774-1775).

(43). — *Ibidem*, *idem*.

Tanoeiro Francisco José .....	6\$000	11\$200
Luis Lourenço, marinheiro .....	6\$000	11\$200
André de Souza, marinheiro .....	6\$000	11\$200
Bartolomeu Soares, marinheiro .....	6\$000	11\$200
Estanislau de Almeida, marinheiro .....	6\$000	11\$200
José de Oliveira, marinheiro .....	5\$812	10\$956
Manuel da Costa, marinheiro .....	5\$812	10\$956
Antônio Vieira, marinheiro .....	5\$812	10\$956
Aleixo da Costa, marinheiro .....	5\$250	9\$800
Antônio da Silva, marinheiro .....	5\$250	9\$800
José Elias, marinheiro .....	4\$875	9\$087
Manuel de Azevedo, marinheiro .....	4\$875	9\$087
Euzébio Luis, marinheiro .....	4\$875	9\$087
Vitorino José, marinheiro .....	4\$500	8\$400
Simão Luis do Cabo, marinheiro .....	4\$500	8\$400
João Romeiro, marinheiro .....	4\$125	7\$687
João Gonçalves, marinheiro .....	3\$375	6\$287
Manuel José da Costa, marinheiro .....	3\$000	5\$600
Alexandre da Costa, marinheiro .....	3\$000	5\$600
Manuel Gonçalves, marinheiro .....	3\$000	5\$600
José Ignácio, marinheiro .....	3\$000	5\$600
Manuel de Melo, marinheiro .....	3\$000	5\$600
Manuel da Silva ("faleceu em 10 de fevereiro")		3\$625
Pagamento ao piloto da barra para a saída ...		21\$000
"De ir buscar o piloto da barra" .....		9\$500
Total .....		<b>410\$458</b>

Acrescente-se a êsse gasto da equipagem da corveta o que a Companhia desembolsou com comestíveis da tripulação (44) e despêsas miúdas, e compreenderemos melhor o preço da man-tença das 124 embarcações que operavam nas linhas de longo curso do Atlântico afro-brasileiro e no comércio de cabotagem das costas da Guiné, do Brasil e de Angola, em grandiosos fei-xes de rotas ultramarinas a distância, que fizeram a fortuna da emprêsa pombalina e de certas áreas geo-econômicas do ri-co patrimônio da Corôa, na segunda metade do maneiroso sé-culo XVIII.

#### MANUEL NUNES DIAS

Livre-docente e Assistente da Cadeira de História da Civilização Moderna e Contemporânea da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

(44). — Certos "costeamentos" dos navios que navegavam nas rotas da Guiné — Cacheu e Bissau — e Angola ultrapassavam a importância de 400\$000 réis em gêneros.

ABREVIATURAS

- C. N. C. G. P. M. — Cartas para o Norte da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.  
C. P. — Caixas do Pará.  
D. C. G. P. M. — Diário da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.  
I. B. C. G. P. M. — Livros dos Balanços da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.  
L. R. E. C. C. G. P. M. — Livro de Registro do Expediente da Contadoria da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.  
L. R. R. — Livro das Resoluções Régias.  
L. Cr. C. G. P. M. — Livro das Carregações da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.  
L. C. C. G. P. M. E. — Livro das Cargas da Companhia do Grão-Pará e Maranhão por Entrada.  
M. M. — Maços do Maranhão  
M. N. — Marco dos Navios.  
M. — Memorial.

FONTES

I — Manuscritas.

**Arquivo Histórico do Ministério das Finanças** (Lisboa).

- Cartas para o Norte da Companhia. Códices n.ºs 96 e 99.  
Diário da Companhia — A.  
Livro dos Balanços da Companhia do Grão-Pará e Maranhão. Códice n.º 76.  
Livro das Carregações da Companhia do Grão-Pará e Maranhão. Códice n.º 45.  
Livro das Cargas dos Navios da Companhia por Entrada. Códice n.º 73.  
Livro das Resoluções Régias n.º 1.  
Livro de Registro do Expediente da Contadoria da Companhia. Códice n.º 91.  
Memorial A. Códice n.º 62.

**Arquivo Histórico Ultramarino** (Lisboa).

- Caixas do Pará n.º 33 (1772).  
Caixas do Pará n.º 35 (1774-1776).  
Caixas do Pará n.º 37 (1777-1778).  
Caixas do Pará n.º 38 (1778).  
Maços do Maranhão n.º 25 (1760-1764).  
Maços do Maranhão n.º 26 (1764-1769).  
Maços do Maranhão n.º 28 (1772-1773).  
Maços do Maranhão n.º 29 (1774-1775).  
Maços do Maranhão n.º 30 (1775-1777).  
Maços do Maranhão n.º 31 (1778-1779).

**Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.**

- Marco dos Navios. Livros n.ºs 1, 2 e 4 (1772-1778).

II — Impressas.

- Instituição da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Lisboa, 1775.