

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 305 • ANO XXVII

JANEIRO 98 • MENSAL • 240\$00



A recuperação da Fragata "D. Fernando II e Glória"

(PÁG. 17/20)

TEMPO E CONTRATEMPOS

I - «...Tendo nós escrito a V. M. (Vossa Mercê) nas sucessivas monções de 1809, 10, 11 e 12 para pagar a Letra que passamos a favôr do Sr. Marquês de Fonteira ... fora do produto dos 3 fardos de roupa da R^a (Rainha) dos Anjos da monção de 1808 ...» e doutra, dentro desta, «... temos escrito largamente na última monção pelo navio S. J. e Fenis dirigindo nas mãos do Sr. Bern^o J. e de Figueir^o em Rio para ele fazer chegar nas suas mãos seguramente e cuja cópia acompanha esta...» (Goa, 22 de Janeiro de 1813).

II - «...As precedentes são cópias das que deregimos a V. S^a pela Gallera Piedade e Br. e (Brigue) Conde de Escargnole, e a que deregimos pelo S. m Nicolau foi cópia da que remetemos pelo Conde de Palma que D. s (Deus) queira tenha chegado a Salvam.^{te}. O S. m Nicolau, Piedade e Conde de Escargnole todos foram tomados a poucos dias ao sair desta (Maranhão) p^a essa (Lisboa) por hum m. m^o (mesmo) Corsário ...»

A terceira cópia chegou, via Liverpool, a Lisboa por um paquete inglês.

bando e por diversos caminhos (vão até) para as colónias Castelhãs (2) do Rio da Prata». E a encerrar, que não tem meios nem para a « compra de Oito Navios ... porque elles não poderão comportar menos de cem mil cruzados», nem para a sua reparação (3).

Vêmo-lo porém empenhar-se numa eficaz rede de Correio interno apoiado nos poucos navios portugueses, mercantes e de guerra, que demandavam Luanda, publicando um Bando em 29 Capítulos. Na sequência cria a Casa do Correio onde instala seis Caixas; a 1^a para Portugal e para as Ilhas e Cabo Verde via Lisboa, a 2^a para as capitânias do sul do Brasil via Rio, a 3^a para as do centro e S. Tomé e Príncipe via S. Salvador da Baía de todos os Santos (4), a 4^a para as do norte via Villa de Pará e Rio Negro, a 5^a com destino desconhecido e a última para Novo Redondo (Presídio) e Reino de Benguela (5).

Curiosamente «para Moçambique e Domínios da Ázia Portuguesa - Índia - Macau e Timor » podem ser lançadas 24 horas antes de «desfraldar a embarcação» na «Caixa do Rio ... mais facilidade ... ou aliaz na ... da Bahia ... aonde passa todos os anos a Nao de Viagem que de Portugal para a Índia navega».

Em Janeiro de 1799 é inaugurado o Correio Marítimo de Angola cabendo ao mestre do bergantim «Alecrim», António Francisco Rocha, completar a rede dos Correios Marítimos ao largar de Luanda já com as malas fechadas mas ainda sem portes definidos que serão, «metade dos que vêm do Reino (de Portugal) (6), conforme instruções do Conde de Resende, Vice-rei e Capitão General de Mar e Terra do Brasil.

No ano de 1801, o primeiro do século XIX, das cento e onze partidas de Lisboa, 9 destinam-se às Ilhas (Açores, 5), 107 à América, como então se designava a carreira do Brasil, 9 à «África» e apenas duas à «Ázia».

No Brasil, embora sejam desconhecidos os destinos de 18 navios, o Rio (21), Pernambuco (25) e o Maranhão (20) batem a Bahia (17) e largamente o Pará (6). Expressamente para África temos para Cabo Verde - 3, Guiné - 2, Reinos de «Angolla» e «Benguella» - 1 cada, e para «Mossambique» - 2.

Directamente saíram para Goa a Nau de Viagem «D. João de Castro» e para Macau o navio «Bom Sucesso».

Lisboa foi 86 vezes destino de navios saídos das Ilhas (15, sendo 11 dos Açores), do Brasil (66, vindos da Bahia (19), de Pernambuco (16), do Rio (9), do Maranhão (5), do Pará (1) e 16 de origem desconhecida) de África (1 de Cabo Verde) e da Ásia (3 de Goa (entre Agosto e Dezembro) e 1 de Macau).

As Viagens até à Baía podiam rondar os 115 dias ou, no

regresso, ficar-se pelos 56 dias. Seguem-se três períodos bem distintos; até à independência postal do Brasil (1828), até ao estabelecimento dos Paquetes Transatlânticos (1851) e até à adesão do Brasil à União Geral dos Correios (1877).

O aparecimento em Portugal (1821) dos navios de ferro e a vapor (e à vela) trouxe também novos desenvolvimentos, inclusivé a criação, entre outras, da efémera empresa da Mala Real Portuguesa.

Por volta de 1850 já «a situação da marinha mercante portuguesa era desesperada. Carreiras regulares para as colónias não as havia (7). No início do século XX ainda a navegação estrangeira participava em mais de 80% desse tráfego.» afectando a economia e a independência de Portugal até meados deste século (8).

Apesar disso, nos loucos anos vinte, o ansiado Dia de S. Paquete já ocorria regularmente, entre Lisboa e o Rio, em cada vinte dias.

O envolvimento da Armada no Serviço de Correios (9) é testemunhado, até meados do século XX, por carimbos de navios de guerra em selos.

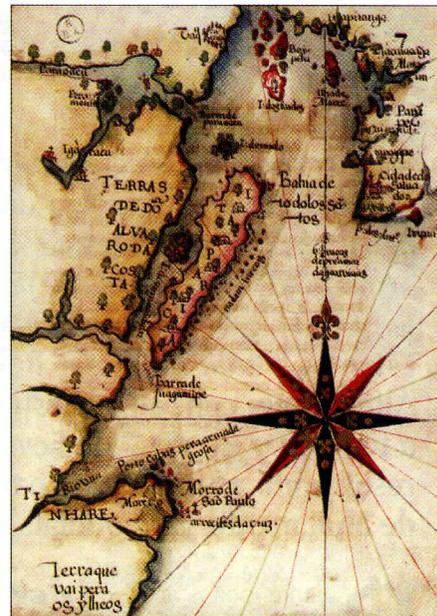
Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves

ITEN REF

PRINCIPAIS ROTAS ULTRAMARINAS



Paquetes Correios Marítimos - - - - -
Navios Mercantes e de Guerra - - - - -



Carta da Baía de Todos-os-santos. "Roteiro da Costa do Brasil", (Fac-Similada do manuscrito da Biblioteca da Ajuda).

COLABORAÇÃO:

(1) Arquivo Histórico da Fundação das Telecomunicações (AHFT). (2) Arquivo Geral de Marinha (AGM). (3) Cte. Ferreira dos Santos.

BIBLIOGRAFIA:

- (1) Alvará - Lx 1798
- (2) FERREIRA, Godofredo, Documentos do séc. XIII a XIX Relativos a Correios - Coligidos por, BFT, Lx.
- (3) BARROS, Dr. Guilhermino Augusto de, Relatório Postal 1877-78 do Director Geral dos Correios, 1^a Ed., Lx., DGC, 1878.
- (4) VIEIRA, Armando M.O., Paquetes a vapor para o Brasil (1851 - 1877), 1^aEd., Porto, Núcleo Filatélico do Ateneu Comercial do Porto, 1991. Subsídios para a história do Correio Marítimo Português, 1^a Ed., Porto, Núcleo Filatélico do Ateneu Comercial do Porto, 1988.
- (5) Maços de Documentos referentes ao Correio Marítimo Português. AGM
- (6) BEXIGA, Adolfo, Catálogo da «Exposição - A Marinha de Comércio em Portugal do Início do Vapor à Actualidade», Oeiras, Ed. Biblioteca Municipal de Oeiras, 1997.
- (7) ESPARTEIRO, Comandante António Marques, Três Séculos no Mar. 1^a Ed., Lx., Armada, 1979 (Colecção Estudos).
- (8) Diversos autores, Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 2^a Ed. Lx., Enciclopédia Lda, s/ data.

NOTAS:

- (1) «...por justos motivos de seu serviço...» a que não serão estranhas dívidas das guerras em que também nos envolveu. (2) Apesar de os Reinos de Espanha (Castela+Leão+Galiza)+Aragão+ Catanha+ Valência+Granada + Navarra) após as várias revoltas de 1640 já terem sido, «segundo a lei e a língua de Castela», unificados em 1716 no que é o actual Reino de Espanha.
- (3) Só no início da década de 1960 se desenvolvem as Oficinas Navais de Luanda que assegurarão a manutenção dos navios mais pequenos e das embarcações da Armada, do Estado e de particulares. (4) Que para os Portugueses é a Baía e para os Brasileiros é Salvador. (5) Os Reinos de Angola (integrando já parte do Reino do Congo) e de Benguela e o Baronato de Cabinda constituem a actual República Popular de Angola (6) Até 160 reis (1 escudo) > 1000 reis por onça (15 gramas) para o Brasil, o dobro para o estrangeiro. (7) O Ultimatum (1890) coincide com o Zero Naval. (8) Despacho 100, de 10 de Agosto de 1945, para a construção de navios que satisfaçam «...60% das nossas necessidades globais de transporte.» e destinados a substituir os sobreviventes dos 70 navios alemães apresados em 1916. (9) «Cruzador D. Carlos I» na Madeira, «Aviso Gonçalves Zarco» em Moçambique e «Aviso de 2^a Classe Gonçalo Velho», (1942), no Continente. (10) Actual Palácio Nacional da Ajuda.