

Universidade de Lisboa
Faculdade de Letras
Departamento de História



**BERNARDO RAMIRES ESQUÍVEL (1723-1812).
ARISTOCRACIA E OFÍCIO NOS FINAIS DO
ANTIGO REGIME**

PEDRO MIGUEL NAZARÉ PEREIRA
MESTRADO EM HISTÓRIA MARÍTIMA

2011

Universidade de Lisboa
Faculdade de Letras
Departamento de História



**BERNARDO RAMIRES ESQUÍVEL (1723-1812).
ARISTOCRACIA E OFÍCIO NOS FINAIS DO
ANTIGO REGIME**

Dissertação de Mestrado orientada pela Professora Doutora Maria
de Fátima Marques Dias Antunes dos Reis

ÍNDICE

Introdução	11
PARTE I – BERNARDO RAMIRES ESQUÍVEL E O SEU TEMPO	14
Capítulo 1 – O Homem	14
1. Bernardo Ramires Esquível e a sua Época	14
Capítulo 2 – Laços Familiares	27
1. Origens das Famílias Esquível e Ramires	27
2. A Família	33
2.1. Bernardo Ramires Esquível (bisavô)	33
2.2. Diogo Ramires Esquível (avô)	36
2.3. Manuel Ramires Esquível (pai)	36
2.4. Mulher e Filhos	38
Capítulo 3 – Sangue e Ofício	43
1. A Nova Aristocracia	43
PARTE II – AO SERVIÇO DA MONARQUIA	47
Capítulo 1 – A Marinha	47
1. A Marinha Portuguesa no Século XVIII	51
2. Bernardo Ramires Esquível e a Marinha	59
2.1. Os Navios e os Homens	74
3. A Opinião Esquível em relação à Marinha Portuguesa do seu Tempo	76
Capítulo 2 – Missões Navais	80
1. 1769 – Evacuação de Mazagão	89
2. 1784 – Ataque aliado a Argel	100
3. Naus comandadas por Bernardo Ramires Esquível nas Missões Navais de Mazagão e de Argel	106
3.1. <i>Nau Nossa Senhora de Belém e S. José</i>	108
3.1.1. O Navio	108
3.1.2. Lotação do Navio	109

3.2.Nau <i>Santo António e S. José</i>	109
3.2.1. O Navio	109
3.2.2. Lotação do Navio	111
4. As Distinções Honoríficas	112
Capitulo 3 – Estratégia Militar e Inovação	114
1. Manuscrito de 1785 – <i>Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescecita fazer ao Comercio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos</i>	115
2. Regimento de Sinais	117
2.1. Manuscrito de 1769 – <i>Regimento de Sinaes Para a Esquadra de Sua Mag.^{de} Fedellicima Composta de Navios de Guerra e de Transporte Commandada Por Bernardo Ramires Esquivel Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Embarcado na Nau de Guerra Nossa Snr^a de Bellem Anno de 1769</i>	119
2.2. Manuscrito de 1790 – <i>Rigimento de Sinais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Esquivel Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. José</i>	121
2.3. Manuscrito de 1796 – <i>Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira</i>	125
3. Manuscrito de 1790 – <i>Regulamento para o serviço particular que as tropas de infantaria e artilharia devem executar a bordo dos navios de guerra de Sua Magestade fidelissima commandados por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General d'Armada Real</i>	128
4. Outros Manuscritos sobre Marinha	131
Conclusão	140
Cronologia	143
Propriedades	152

Glossário	155
------------------	-----

Fontes e Bibliografia	162
------------------------------	-----

Anexos

• Anexo 1 – Lendas	190
• Anexo 2 – Carta de Diogo Ramires Esquível para seu pai Bernardo Ramires Esquível	196
• Anexo 3 – Carta de Bernardo Ramires Esquível para o filho Diogo Ramires Esquível	196
• Anexo 4 – O Estado e Necessidades Urgentes da Marinha de Guerra Portuguesa	197
• Anexo 5 – Cópia da ordem deregida ao Coronel do Mar Bernardo Ramires Esquível, Command. ^{te} da Esquadra Auxiliar; e onidas as força as forças de S. Mag. ^o Catolica, contra Argel no ano de 1784	204
• Anexo 6 – Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescecita fazer ao Comercio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos	206
• Anexo 7 – Regimento de Sinaes Para a Esquadra de Sua Mag. ^{de} Fedellicima Composta de Navios de Guerra e de Transporte Commandada Por Bernardo Ramires Esquível Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Embarcado na Nau de Guerra Nosa Snr ^a de Bellem Anno de 1769	210
• Anexo 8 – Rigimento de Signais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Esquível Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. Jose Anno de 1784	223
• Anexo 9 – Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquível Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira Anno de 1790	254
• Anexo 10 – Regulamento Para o Serviço Particular Que as Tropas De Infantaria, e Artelharia Devem Executar A Bordo dos Navios de Guerra De Sua Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquível Tenente General d'Armada Real Ano de 1790	283

LISTA DOS QUADROS

Quadro 1 – Carta de Bernardo Ramires Esquível a Martinho de Melo e Castro	23
Quadro 2 – Documento que demonstra a heroicidade de Bernardo Ramires Esquível	33
Quadro 3 – Postos militares de António Ramires Esquível	39
Quadro 4 – Correspondência de Diogo Ramires Esquível	40
Quadro 5 – Postos militares de Manuel Ramires Esquível	41
Quadro 6 – Casas titulares existentes em Portugal (1611-1832)	43
Quadro 7 – Classificação dos Navios de Artilharia	53

Quadro 8 – Frota Portuguesa no Século XVIII	57
Quadro 9 – Carreira Militar na Marinha Portuguesa	60
Quadro 10 – Carga do galeão espanhol, o <i>Bom Concelho</i>	64
Quadro 11 – Guarnição da Nau <i>Coração de Jesus, Maria I</i>	69
Quadro 12 – Esquadra do Estreito	69
Quadro 13 – Presente para Abdelmelek Mohamed	70
Quadro 14 – Esquadra da Baía em 1796	73
Quadro 15 – Navios comandados por Bernardo Ramires Esquível	75
Quadro 16 – Alguns dos navios portugueses utilizados como corsários	86
Quadro 17 – Composição da guarnição de Mazagão, em 1769	97
Quadro 18 – Habitantes de Mazagão evacuados em 11 de Março de 1769	99
Quadro 19 – Esquadra de Socorro de Bernardo Ramires Esquível	103
Quadro 20 – A artilharia da Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>	108
Quadro 21 – As dimensões da Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>	108
Quadro 22 – As armas de mão da Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>	109
Quadro 23 – A tripulação da Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>	109
Quadro 24 – A artilharia da Nau <i>Santo António e S. José</i>	110
Quadro 25 – As dimensões da Nau <i>Santo António e S. José</i>	110
Quadro 26 – O armamento da Nau <i>Santo António e S. José</i>	111
Quadro 27 – A tripulação da Nau <i>Santo António e S. José</i>	112
Quadro 28 – A tripulação da Nau <i>Santo António e S. José</i>	112
Quadro 29 – A tripulação da Nau <i>Santo António e S. José</i>	112
Quadro 30 – Tabela sobre a destinação dos navios para de dia	120
Quadro 31 – Tabela navios surtos e à vela	121
Quadro 32 – Índice do Regimento dos Sinais de 1784	122
Quadro 33 – Sinais de Artilharia a ter em tempo de nevoeiro	124
Quadro 34 – Índice do Regimento dos Sinais de 1790	125
Quadro 35 – Índice do Regulamento Para o Serviço Que as Tropas De Infantaria, e Artilharia Devem Executar A Bordo dos Navios de Guerra de Sua Magestade Fedelissima	128
Quadro 36 – Propriedades mais importantes que foram pertença da família, conhecidas através de escrituras de partilhas e de dotes que foi possível identificar	152

LISTA DAS FIGURAS

Figura 1 – Bernardo Ramires Esquível	17
Figura 2 – Região da Cantábria	28
Figura 3 – Brasão do apelido Esquível	29
Figura 4 – Brasão do apelido Esquível	30
Figura 5 – Brasão do Visconde de Estremoz	31
Figura 6 – Vista aérea da área do Cabo de Santo Agostinho, PE. A seta indica o Porto de Suape, a estrela, a localização aproximada do sítio do Galeão São Paulo (1652)	35
Figura 7 – A cidade de Mazagão – mapa da casa de Ínsua	90
Figura 8 – Praça de Mazagão em 1611	91
Figura 9 – Bandeira e Números de Sinais	126

AGRADECIMENTOS

Finalizada uma etapa particularmente importante da minha vida, embora uma tese seja, pela sua finalidade académica, um trabalho individual, existem contributos de natureza diversa que não podem nem devem deixar de ser realçados. Por esta razão, não poderia deixar de expressar o mais profundo agradecimento a todos aqueles que me apoiaram nesta longa caminhada e contribuíram para a realização deste trabalho.

O trabalho que apresentaremos de seguida é consequência da conjugação de três importantes factores, para os quais concorreram três entidades principais.

O primeiro foi a decisão de frequentar o *Curso de Mestrado em História Marítima*. Para esta nossa atitude contribuiu de modo decisivo o nosso amigo, Doutor Francisco Contente Domingues, Professor Associado do Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Foram a sua sugestão amiga, os seus conselhos e o seu permanente incentivo, que nos induziram a empreender esta agradável, mas trabalhosa aventura.

O segundo foi o apoio e compreensão de todos professores do Curso (civis e militares), que nos prestaram um maravilhoso serviço e nos incentivaram a prosseguir, e com quem muito aprendemos.

O terceiro factor foi a frequência na Base Naval do Alfeite do *Seminário de História da Náutica e da Cartografia*. Ao Comandante António Costa Canas e ao Comandante Jorge Semedo de Matos, profundos conhecedores da náutica Portuguesa, agradecemos a forma calorosa como nos receberam, fazendo-nos sentir em casa.

Um agradecimento muito especial a todos os nossos colegas de curso, que nos proporcionaram um excelente e amigável convívio durante a frequência do mesmo. Ficarão para nós inesquecíveis os tempos passados no refeitório da Base Naval, onde tivemos oportunidade de ter interessantes debates.

À Professora Doutora Maria de Fátima Marques Dias Antunes dos Reis pela competência com que orientou esta minha tese e o tempo que generosamente me dedicou transmitindo-me os melhores e mais úteis ensinamentos, com paciência, lucidez e confiança. Pelo acesso que me facilitou a uma pesquisa mais alargada e enriquecedora e pela sua crítica sempre tão atempada, construtiva, bem-haja estou-lhe muito, muito grato.

À Doutora Isabel Beato agradecemos a gentileza com que se disponibilizou na ajuda da pesquisa do espólio referente a Bernardo Ramires Esquível.

Aos meus Pais e irmã, agradeço pelo amor incondicional, pelo apoio e coragem que sempre me transmitiram.

Aos meus primos Luís e Bruno pelo imenso apoio e confiança que sempre me deram na realização da tese.

À minha namorada pelo apoio, compreensão e ternura sempre manifestadas apesar da falta de atenção e ausências, pela excitação e orgulho com que me envolvi na elaboração da tese.

Aos meus amigos e colegas, em especial ao Hugo Meneses, ao Frederico Valle e ao Guilherme Sampaio, pelas oportunas manifestações de companheirismo e de encorajamento.

O meu profundo e sentido agradecimento a todas as pessoas que contribuíram para a concretização desta dissertação, estimulando-me intelectual e emocionalmente.

INTRODUÇÃO

O trabalho que em seguida apresentamos foi-nos sugerido pelo Professor Doutor Francisco Contente Domingues, durante o *Seminário de História dos Descobrimentos*, incluído no Curso de Mestrado de História Marítima, depois de termos manifestado o interesse em que a nossa dissertação incidisse sobre aspectos de carácter náutico e militar do século XVIII.

O Doutor Francisco Contente Domingues propôs-nos um estudo biográfico inédito de um Almirante do século XVIII. Atendendo ao facto de que se tem principalmente estudado Homens do Mar dos séculos XV e XVI, e que se considera que a náutica portuguesa não só estagnou em relação à das suas congéneres europeias como entrou em acentuada decadência e por vezes esquecida, pensámos que seria oportuno, efectuar um estudo sobre um Almirante do século XVIII.

Assim elegemos o Almirante em causa chama-se Bernardo Ramires Esquível. É um facto que pouco se sabe sobre a grande maioria dos almirantes do século XVIII, como é o caso de Ramires Esquível. Este foi desde logo o principal motivo de interesse por este tema, mas também o maior problema encontrado desde o início da pesquisa de informação. Tendo logo contado com a ajuda importante do Comandante António Costa Canas nos elos com a Biblioteca Central de Marinha e o Arquivo Central e Arquivo Histórico de Marinha.

Depois de descoberto um vastíssimo espólio sobre o Almirante Bernardo Ramires Esquível era então hora de começar a analisar toda essa informação e seleccionar o que serviria ou não para a tese.

Após uma outra pesquisa mais intensiva pudemos apurar que na Torre do Tombo existiam seis documentos manuscritos relacionados com Bernardo Ramires Esquível; na Biblioteca Central da Marinha, outros seis documentos manuscritos e por fim no Arquivo Central e Arquivo Histórico de Marinha a maior parte dos documentos encontrados. O espólio do Almirante é composto por duas caixas com quinhentos e sessenta e nove documentos manuscritos, um documento impresso oferecido pelo Engenheiro Agrónomo Rozinho Morais Moniz da Maia em 2002, descendente de Bernardo Ramires Esquível e por fim várias pastas com documentação desconhecida. Mais tarde, tivemos oportunidade de analisar essas mesmas pastas, verificando que estas continham informação sobre os seus filhos e outros familiares.

Estando os documentos por nós a utilizar todos localizados, era altura de escolher um tema específico que pudesse ser aprofundado e começar então o estudo que desenvolvemos ao longo destes últimos três anos.

O nosso trabalho tem como título *Bernardo Ramires Esquível (1723-1812). Aristocracia e Ofício nos Finais do Antigo Regime* e consta de duas partes fundamentais com três capítulos cada e dez anexos das respectivas obras realizadas por Ramires Esquível que nos auxiliaram ao longo da dissertação.

Na primeira parte, *Bernardo Ramires Esquível e o seu Tempo*, tivemos a preocupação de mostrar o Almirante enquanto homem e pai de família.

No Capítulo 1, *O Homem*, descreve-se a personagem, dando-se a conhecer as informações que conseguimos obter sobre a sua vida e época e, de certa forma, apresenta-se de modo mais completo a metodologia que empregámos no nosso estudo, assim como os objectivos do mesmo.

O Capítulo 2, por sua vez, é dedicado ao estudo dos respectivos *Laços Familiares*. Este capítulo é composto por dois tópicos, no primeiro iremos mostrar as origens dos seus antepassados, tal como o significado e a origem dos seus apelidos e, no segundo tópico, iremos falar dos seus familiares mais directos.

No Capítulo 3, visto que o Almirante em investigação era um nobre, estuda-se o conceito de nobreza para melhor compreensão dos privilegiados da sociedade portuguesa do século XVIII, evidenciando a Aristocracia da Corte.

Nesta primeira parte tentámos apresentar Bernardo Ramires Esquível nas relações familiares, que nas influências levaram ao seu ingresso na Marinha Portuguesa, quer nas normas educativas que adoptou com os seus filhos.

Na segunda parte da tese, *Ao Serviço da Monarquia*, tivemos a preocupação de situar Bernardo Ramires Esquível na Marinha Portuguesa do Tempo. Enquanto a primeira parte aborda Esquível como homem de família, aqui trataremos Esquível enquanto homem do mar e ao serviço da coroa.

No Capítulo 1, *A Marinha*, iremos apresentar a Marinha Portuguesa do século XVIII, para melhor compreensão da época em estudo e da figura de Bernardo Ramires Esquível. Que visão tinha ele da Marinha? Como foi a sua carreira militar? Quais as suas missões? Quais os Navios que Comandou? Neste capítulo iremos fazer um estudo sobre a sua carreira militar, para conhecer quem realmente foi este magnífico Almirante do século XVIII.

No Capítulo 2 centrar-nos-emos nas missões que para nós mais impacto e interesse tiveram na vida do Almirante e na política do tempo. Essas missões foram a Evacuação de Mazagão no ano de 1769 e o Ataque aliado à cidade de Argel, a pedido dos Reis Católicos, no ano de 1784. Além das missões em si, iremos igualmente fazer um enquadramento histórico e geográfico da Praça de Mazagão e da Cidade de Argel para melhor percepção da importância destas missões, apresentando, de seguida, as Distinções Honoríficas com que foi agraciado por serviços prestados à coroa portuguesa.

Por fim, temos o Capítulo 3, onde abordaremos a estratégia militar e a consequente inovação que trouxe para a Marinha da sua época.

Além dos anexos que consideramos de extrema valia para aprofundamento das temáticas em foco, elaborámos a primeira cronologia que temos conhecimento da vida de Bernardo Ramires Esquível; de uma lista de algumas propriedades que possuía e um glossário de termos heráldicos e náuticos.

Segue-se a conclusão, em que ganha força a importância que Bernardo Ramires Esquível teve na sua época e o denotado contributo que deu para a evolução técnica militar portuguesa face às suas congéneres europeias.

No final da tese apresentamos dez anexos que bem testemunharam o perfil de Bernardo Ramires Esquível, aos mais diversos níveis, a saber: o Anexo 1, sobre as Lendas da Origem dos Apelidos de Bernardo; o Anexo 2 trata-se de uma carta de Diogo Ramires Esquível para seu pai Bernardo Ramires Esquível contando que está prisioneiro em Argel e como foi capturado pelos corsários argelinos; o Anexo 3 refere-se a uma carta de Bernardo Ramires Esquível para o filho Diogo Ramires Esquível, onde expressa a tristeza por estar cativo; o Anexo 4 é um manuscrito intitulado *O Estado e Necessidades Urgentes da Marinha de Guerra Portuguesa*, em que Bernardo Ramires Esquível manifesta a sua opinião sobre a Marinha de Guerra Portuguesa o Anexo 5, é a cópia duma carta dirigida a Esquível, onde ele recebe as instruções a cumprir na missão a Argel; o Anexo 6 compõe-se dum *Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescecita fazer ao Comercio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos*, em que Esquível apresenta os cuidados a ter no mar; nos Anexos 7, 8 e 9 temos três Regimentos dos Sinais que nos permitem verificar como é que Bernardo Ramires Esquível preparava meticulosamente as suas missões e, por fim, o Anexo 10, que versa sobre um Regulamento que as tropas de Infantaria e as tropas de Artilharia deviam ter a bordo dos navios, em tempo de paz e guerra.

PARTE I – BERNARDO RAMIRES ESQUÍVEL E O SEU TEMPO

Capítulo 1 – O Homem

1. Bernardo Ramires Esquível e a sua Época

“Um vassalo fiel com amor a seu Augusto Príncipe Soberano, zeloso do Real Serviço e amante da Pátria”¹.

Antes de nos centrarmos na figura de Bernardo Ramires Esquível, consideramos importante situá-lo na época que em que viveu, havendo contudo de retroceder para melhor compreender a complexidade dos acontecimentos em causa.

Durante o chamado domínio filipino, alguns dos vários territórios do Império Português foram atacados e conquistados pelos inimigos da Espanha². Desta forma, a extensão do nosso Império diminuiu de forma considerável. O Império Colonial Português era na altura composto por territórios de quase todas as partes do mundo³.

A 1 Dezembro de 1640 verificou-se em Lisboa uma revolução que derrubou a Dinastia Habsburgo⁴, aclamando como Rei de Portugal D. João, Duque de Bragança. Os nobres que estiveram implicados nesta revolução eram descendentes de linhagens antigas, com excepção de três⁵ delas. Devido ao golpe de estado ocorrido neste ano, Espanha entrou em Guerra com Portugal, na tentativa de recuperar o trono luso.

Com a revolução surgiu em Portugal uma Nova Dinastia que enfrentou obstáculos diversos. Para suportar uma guerra com a poderosa Espanha, faltava o essencial, ou seja, os oficiais militares para comandar o Exército e os soldados para combater. Como a chefia dos exércitos estava reservada à primeira nobreza do reino, e

¹ Rosinho Morais Moniz da Maia, *Ramires Esquível II Séculos de Mar e cinco gerações de marinheiros*, Lisboa, [s.n.], 2002, p. 71. Assim era caracterizado Bernardo Ramires Esquível pelos homens da sua época.

² Os inimigos da Espanha nesta época eram a Holanda, a França e a Inglaterra.

³ Na Ásia, tínhamos as cidades de Goa, Damão e Diu que se situavam na Índia e ainda Macau e Timor; na África, a Guiné, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe e a faixa litoral de Angola e Moçambique e por fim na América, o Brasil.

⁴ A Casa de Habsburgo também conhecida por Casa da Áustria ou Casa d'Áustria era uma família nobre europeia que foi uma das mais importantes e influentes da história da Europa do século XIII ao século XX. Foi uma dinastia soberana de vários Estados e territórios. Entre os seus principais domínios estavam o Sacro Império Romano Germânico, onde imperou de 1273 até seu desmembramento em 1806, como consequência das Guerras Napoleónicas; e o Império Austro-Húngaro, que governou desde a sua fundação em 1867 até sua dissolução em 1918.

⁵ Condes de Vimioso, Castanheira e Atouguia, e o Marquês de Ferreira, quase todos aparentados com a Casa de Bragança.

esta encontrava-se consideravelmente ao serviço da Monarquia Hispânica⁶, era difícil construir um Exército capaz e eficaz para uma guerra prolongada com a Espanha. Mesmo dentro da primeira nobreza que apoiou D. João, Duque de Bragança, houve, logo no mês de Fevereiro de 1641, uma evasão para Madrid de várias notabilidades⁷ da nobreza portuguesa, com receio de uma reviravolta espanhola e das consequentes represálias. Nesse mesmo ano, foi anulada uma conspiração contra o novo Monarca Português, da qual faziam parte o Marquês de Vila Real, o seu filho, Duque de Caminha, os Condes de Castanheira e Vale de Reis, o Inquisidor-Geral D. Francisco de Castro entre outros nobres e religiosos. Era, portanto, muito importante organizar os exércitos e as chefias para combater o inimigo. Com esse propósito procurou-se ajuda externa junto das potências inimigas da Monarquia de Habsburgo, tal como a Espanha tinha feito anteriormente contra Portugal. Militarmente, durante os primeiros dez anos, o conflito existente entre as duas potências em confronto, resumiu-se a pequenas escaramuças nas zonas fronteiriças⁸.

O agora D. João IV teve inúmeros problemas ao ascender ao trono: por um lado, lutava para obter o Reconhecimento da Independência de Portugal, assim como o seu estatuto de Rei; por outro, tentava estabelecer alianças suficientemente poderosas que lhe oferecessem algumas garantias reais contra as investidas de Espanha. Para esse efeito, foram estabelecidas negociações diplomáticas com as potências que se encontravam em conflito com o Império Habsburgo, nomeadamente a França, a Holanda, a Grã-Bretanha e a Suécia, alcançando assim o reconhecimento internacional da autonomia portuguesa⁹.

Na campanha realizada no ano de 1664, o Exército português tomou a ofensiva. A 17 de Junho os dois exércitos defrontaram-se nos Montes Claros, naquela que foi a

⁶ Nuno Gonçalo Freitas Monteiro, *O Crepúsculo dos Grandes: a Casa e o Património da Aristocracia em Portugal: 1750 – 1832*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1998, refere, como exemplo, o 1º Conde de Assumar que continuou ao serviço de Espanha e era inimigo da causa portuguesa. Filipe IV concedeu-lhe o título de marquês de Vellescos e de Laguna. Ao serviço de Espanha, foi capitão general da Sicília, de Aragão, governador da Flandres e comandante do exército espanhol na guerra contra França, sendo derrotado em Rocroy por Condé.

⁷ O conde de Tarouca, os filhos do vice-rei do Brasil, marquês de Montalvão.

⁸ Só após a pacificação da Catalunha em 1656 é que as ofensivas espanholas se tornaram mais organizadas, mas então também o exército português era outro, pelo que houve respostas vitoriosas para Portugal. Mesmo assim, os espaços de território nacional abrangidos pela contenda estiveram sempre bem confinados (Alentejo e, por vezes, Minho), veja-se Gabriel Espírito Santo, *A Grande Estratégia de Portugal na Restauração (1640-1668)*, Lisboa, Caleidoscópio, 2009.

⁹ A maior resistência ao reconhecimento de D. João IV foi a oferecida pela Santa Sé. Apesar de insistentes, os esforços diplomáticos portugueses não obtiveram qualquer resposta positiva, devido à influência exercida pela Coroa espanhola junto do Papa. Só em 1669, depois de firmada a paz com Espanha em 1668, o Papa recebeu finalmente o embaixador de Portugal em Roma.

última grande Batalha da Guerra de Aclamação (Restauração Portuguesa). A Monarquia dos Habsburgo, para além de se encontrar esgotada e cansada de tantas lutas, não fora capaz de prosseguir com as inovações militares que no século XVI lhe tinham dado tantos êxitos. A tão desejada Paz por parte de D. João IV, só foi assinada em Lisboa a 13 de Fevereiro de 1668.

Nos finais do século XVII e inícios do século XVIII, foram descobertas minas de ouro e de pedras preciosas na colónia do Brasil, sobretudo, em Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais. Essa importante riqueza vinha quase toda ela para Portugal, fazendo com que o nosso reino se tornasse um dos mais ricos e poderosos da Europa à época.

Bernardo Ramires Esquível é, em muitos períodos da sua vida, desconhecido dos historiadores¹⁰. Em certo sentido, é uma personalidade misteriosa, da qual apenas se adivinham algumas das suas aventuras no mar.

Do pouco que apuramos sobre ele, sabemos que nasceu no dia 29 de Julho de 1723. O local exacto onde sua mãe deu à luz é incerto, apesar de se pensar que foi em Lisboa, uma vez que todos os seus familiares viviam nesta cidade naquela altura. No entanto, sabemos que o pai serviu a coroa durante trinta anos na região da Beira, o que nos leva a deixar em aberto o seu local exacto de nascimento. Nesse mesmo ano, partiu uma “nau rumo aos corsários” ingleses que operavam nas costas de Angola. Seria este um presságio para Esquível, uma vez que ele passou grande parte da sua vida a combater corsários e piratas? A situação política que se vivia em Portugal neste período era muito instável e no ano anterior ao seu nascimento, Portugal cortara relações com a França.

É-lhe dado o nome do seu bisavô paterno; este antepassado passou a Portugal no tempo em que este reino estava unido a Castela e neste serviu com distinção D. Filipe III. Bernardo Ramires Esquível era o quarto dos cinco filhos de Manuel Ramires Esquível e de D. Clara Antónia de Sousa.

¹⁰ Quando dizemos “desconhecida dos historiadores” estamos a querer dizer que é difícil elaborar uma biografia de Bernardo Ramires Esquível, por falta de documentação por ele deixada em alguns períodos da sua vida. Na verdade, não existe nenhuma biografia, nem documento escrito sobre este Almirante, e os documentos existentes não foram escritos por historiadores, mas sim por ele próprio.

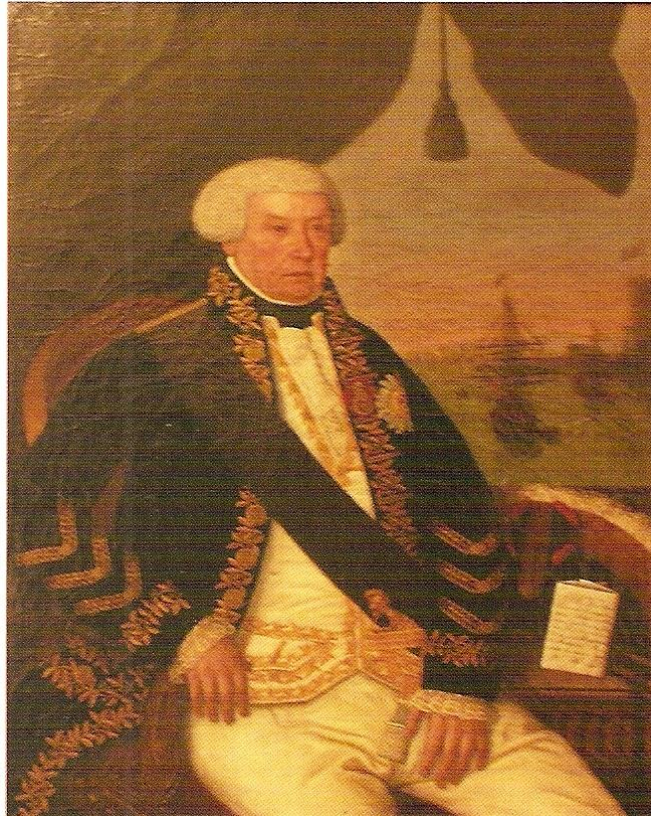


Figura 1¹¹ – Bernardo Ramires Esquível.

Fonte: Biblioteca Central de Marinha.

No ano em que nasceu, quem ocupava o trono português era D. João V¹². Durante este reinado, Portugal tornou-se uma Monarquia Absoluta¹³. Este reinado ficaria igualmente marcado pela riqueza e prosperidade, produto das grandes quantidades de ouro e de pedras preciosas que afluíam a Portugal juntamente com o comércio dos restantes produtos brasileiros.

Sua mãe era neta paterna do Cardeal Arcebispo de Lisboa, Luiz de Sousa, irmão do Marquês de Arronches. Filha de Leonardo de Sousa e D. Francisca Micaela de Lemos. Esta família Sousa foi uma das mais ilustres e importantes famílias de Portugal¹⁴.

¹¹ Pintura dos finais do século XVIII, mandada pintar pelo Marquês de Pombal. Do lado esquerdo Bernardo Ramires Esquível tem um papel onde se pode ler: Excelentíssimo Senhor Bernardo Ramires Esquível 1º Barão da Arruda e Almirante da Marinha. Uma curiosidade desta gravura é Esquível estar sentado na cadeira que levava sempre para bordo dos navios.

¹² Vide Maria Beatriz Nizza da Silva, *D. João V*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2009 e Maria de Fátima Reis, *D. João V, o Magnânimo: 1706-1750*, Matosinhos, Edições e Conteúdos, 2009.

¹³ Vide Jorge Borges de Macedo, “Absolutismo”, *Dicionário de História de Portugal*, Volume I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992.

¹⁴ D. António Caetano de Sousa, *Memórias Históricas e Genealógicas dos Grandes de Portugal, que Contém a Origem, e Antiguidade de suas Famílias: os Eftados, e os Nomes dos que actualmente vivem*,

Os pais de Bernardo Esquível não tiveram um casamento fácil, uma vez que foram “amancebados pelo menos durante 7 anos”¹⁵, por impedimento do avô de sua mãe. Vindo o casamento a celebrar-se somente a 10 de Setembro de 1721, pelo padre João Pereira da Costa, com ela muito doente e assistida, a cuidado do Doutor Jacinto Robalo Freire, à cabeceira do seu leito¹⁶.

No ano de 1726 fica órfão de mãe dos três para os quatro anos de idade, passando a viver com seu pai e na companhia dos seus quatro irmãos, António José Ramires Esquível, que na altura teria catorze anos de idade; Maurício Caetano Ramires Esquível com doze anos de idade; Francisco Ramires Esquível e D. Joaquina Isabel de Oliveira.

Dos seus irmãos, sabemos que António José Ramires Esquível viveu até aos sessenta anos, como Capitão de Cavalos. O seu segundo irmão, Maurício Caetano Ramires Esquível nasceu a 30 de Setembro de 1715 e faleceu “estuporado” aos cinquenta e oito anos. O terceiro irmão, Francisco Ramires Esquível nasceu a 15 de Junho de 1722, tendo falecido a bordo da Fragata *Nossa Senhora da Estrela*, como Capitão Tenente-de-Fragata, no dia 26 de Março de 1753. Por último temos D. Joaquina Isabel de Oliveira que nasceu em 1720 e foi religiosa no Convento de St^a Clara em Lisboa. No capítulo seguinte iremos aprofundar mais pormenorizadamente os irmãos de Bernardo Ramires Esquível.

D. João V no ano de 1728 decretou um corte de relações diplomáticas com a Santa Sé, após a Cúria ter elevado a Cardeal o Monsenhor Firrão em prejuízo do ex-núncio Bichi, seu predilecto. As relações só serão reatadas quatro anos mais tarde, vindo D. João V a receber o título de “*Fidelíssimo*” no ano de 1747¹⁷.

Em 1737 perdeu o seu pai. Após este infortúnio, permanecerá juntamente com os seus irmãos sob a protecção dos familiares Bocarras¹⁸ e Oliveiras¹⁹. Estas eram famílias abastadas, possuidoras de inúmeros bens imóveis no Portugal de então.

Fuas Arvores de Coftado, as alianças das Cafas, os Escudos de Armas, que lhes competem até o anno de 1742, Lisboa, Officina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1742, pp. 32-34.

¹⁵ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 252.

¹⁶ *Id.*, *ibid.*, p. 253.

¹⁷ Vide Eduardo Brazão, *Portugal e a Santa Sé*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1976.

¹⁸ Descendentes de Nuno Martins de Chacim e da sua terceira mulher, D. Maria Gomes de Briteiroa.

¹⁹ Família antiga, cujo membro mais remoto que se conhece é Pedro de Oliveira, casado com Elvira Anes Pestana, filha de João Pestana, o Moço, da qual teve: D. Martim Pires de Oliveira, arcebispo de Braga, que instituiu o morgado de Oliveira no ano de 1350 para seu irmão Pedro e deixou geração ilegítima; Pedro Pires de oliveira, administrador do morgado de Sobrado ou de Vale de Sobrados, que instituiu e nele nomeou D. Rodrigo, bispo de Lamego, filho de seu tio D. Martinho, e que se recebeu com D. Mor Mendes, de quem deixou filhos; Mem Pires de Oliveira, nomeado em primeiro lugar para Évora, Maria

Da sua infância de jovem nobre pouco ou nada se sabe. O que se pode depreender é como seria a vida de um rapaz de linhagem em Lisboa por essa altura. Bernardo Ramires Esquível tinha o mar como horizonte, tendo a permanente presença dos seus antepassados na Marinha Portuguesa.

Bernardo Ramires Esquível tal como o seu bisavô Bernardo Ramires Esquível, o seu avô Diogo Ramires Esquível e seu pai Manuel Ramires Esquível enveredou pela vida militar. Seu avô notabilizou-se na Marinha e foi Capitão-de-Mar-e-Guerra, vindo a ser também Cabo de Frotas no Brasil e Governador Capitão General das Ilhas de Cabo Verde, tendo servido com grande distinção ao ponto de ser indigitado como Almirante²⁰; enquanto o seu progenitor foi Capitão de Infantaria, feito Moço Fidalgo a 13 de Março de 1690, distinguindo-se nas lutas da Restauração²¹.

No ano de 1735, Portugal envolveu-se novamente em confronto com a Espanha, conflito que iria ter o seu termo a 16 de Março de 1737 com um acordo assinado em Paris.

Existem relatos por parte da família²² de que Esquível ingressou na Marinha com doze anos de idade como grumete, tendo como função lavar os conveses das naus, infelizmente não pudemos apurar se este apontamento é verdadeiro ou não, no entanto, sabemos que no dia 27 de Julho de 1744, com vinte e um anos de idade, assentou Praça de Soldado no Regimento da Armada Real.

Após a morte de D. João V no ano de 1750, subiu ao trono, o seu filho, D. José²³, o qual nomeou a 2 de Agosto do mesmo ano, Sebastião José de Carvalho e Melo²⁴ (futuro Marquês de Pombal), Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra. D. José tomou esta decisão, tendo em vista que Portugal atravessava uma grave crise económica, uma vez que o ouro do Brasil chegava ao nosso país cada vez em menor quantidade.

Sete anos após ter entrado na Marinha, em 1751, é nomeado a 31 de Março, Alferes no Regimento da Armada Real, onde assentara Praça. Logo no ano seguinte, a

Pires, casada com Lourenço Pires de Soalhães; João Pires, que sucederia na administração do vínculo de Oliveira, depois de extinta a linha do primeiro chamado; e Teresa Pires. O solar desta família é no Paço de Oliveira, freguesia de Santa Maria de Oliveira, no termo dos Arcos de Valdevez.

²⁰ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op.cit.*, p. 35.

²¹ *Id.*, *ibid.*, p. 59.

²² Estes relatos são documentos escritos na década de setenta do século XX por descendentes de Esquível, no entanto, não encontramos em nenhum documento da época em estudo, prova de serem verdadeiros. Isto não quer dizer que sejam falsos, no entanto, a dúvida permanecerá.

²³ Vide Nuno Gonçalo Freitas Monteiro, *D. José*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.

²⁴ Vide Jorge Borges Macedo, *A situação económica no tempo de Pombal: alguns aspectos*, Lisboa, Gradiva, 1989.

15 de Julho, vai obter nova nomeação, a de Capitão-Tenente. A sua ainda recente vida militar começa assim a progredir de forma rápida e eficaz. Por agora, não nos demoraremos na sua vida profissional, uma vez que mais adiante voltaremos a focar este assunto de forma mais aprofundada. Num atestado de 1751 diz-se a certo passo “não obstante um crime de que se acha já livre”²⁵. Infelizmente não temos informação de que crime seria este. Este atestado foi requerido quando Esquível passou de Soldado a Alferes.

O seu mérito militar vai ser reconhecido durante o reinado de três monarcas diferentes, D. João V, D. José e D. Maria I²⁶. Das mercês que lhe foram atribuídas destacam-se: a de Cavaleiro Professo da Ordem de Cristo; a Concessão da Comenda da Ordem da Pedisqueira; o Título de Barão de Arruda, o Título de Visconde de Estremoz; a Comenda da Casa da Índia e a Gran Cruz da Ordem de Santiago da Espada²⁷. Esquível, tal como seu avô e seu pai, ostentará o título de Cavaleiro Professo da Ordem de Cristo.

Existem poucos dados sobre a sua esposa, D. Antónia Teresa de Azevedo Abraldes de Mendonça, filha de Manuel de Oliveira Abreu. Sabemos ainda que nasceu a 30 de Maio de 1760 e faleceu a 23 de Setembro de 1800, deixando filhos menores.

A 1 de Novembro de 1755, a capital do reino foi parcialmente destruída por um violento terramoto. Bernardo Ramires Esquível não vai assistir a este cenário de destruição por se encontrar numa missão no Brasil. Quem teve a espinhosa missão de reconstruir a cidade de Lisboa foi o futuro Marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo.

A 3 de Setembro de 1758, D. José foi alvo de um atentado levado a cabo no Alto de Belém. Exactamente um ano depois, a Companhia de Jesus foi expulsa de Portugal e dos seus domínios ultramarinos. Será neste período que Portugal entrou numa época pródiga em reformas de administração e em medidas de fomento.

No ano de 1765, escreveu Bernardo Ramires *Memoria Das Esmolas Que Bernardo Ramires Esquivel Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Tem feito livremente tirar á Equipagem das Naus que debato do seu comando tem paçado ao Mar do Sul*. Quatro anos depois, em 1769, elabora o *Regimento de Sinaes Para a Esquadra de Sua Mag.^{de} Fedellicima Composta de Navios de Guerra e de Transporte*

²⁵ Rosinho Morais Moniz da Maia, *ob. Cit.*, p. 64.

²⁶ Vide Luís de Oliveira Ramos, *D. Maria I*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2007.

²⁷ Rosinho Morais Moniz da Maia, *ob. Cit.*, p. 70.

Commandada Por Bernardo Ramires Esquível Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Embarcado na Nau de Guerra Nosa Snr^a de Bellem Anno de 1769. Durante a pesquisa constatamos que este regimento tem um erro no código de índice onde estão todos os documentos da época. Temos o seguinte título: *Fevereiro de 1796 – Regimento de Sinais da Esquadra de Bernardo Ramires Esquível*, mas após consultarmos o documento reparamos que é do ano de 1769 e não de 1796. Este regimento foi elaborado antes da Evacuação de Mazagão de 1769, para ser utilizado nesta mesma missão.

No ano de 1766, D. José ficou gravemente doente, fazendo com que sua mulher, a Rainha Maria Ana, assumisse a regência do reino, apoiando-se para o efeito no reformador Sebastião José de Carvalho e Melo.

Em 4 de Outubro de 1775, Bernardo Ramires Esquível com cinquenta e dois anos de idade casou com uma parente próxima²⁸, D. Antónia Teresa de Azevedo Abraldes de Mendonça, de apenas quinze anos de idade. Sua mulher ao casar levou de dote quatro mil cruzados por imposição de uma lei à data vigente²⁹. Por altura do falecimento do seu sogro, este alegou em testamento, que já não existia tal lei, tentando, desta forma, obrigar à devolução da quantia. Ramires Esquível actuou judicialmente por considerar esta obrigação uma enorme injustiça³⁰.

Deste casamento nasceram treze filhos, tendo dois deles, Diogo e Manuel, morrido na adolescência vítimas de hidropisia³¹. Estes dois filhos só poderiam ter nascido entre 1776 e 1779, pois tomaram este nome, outros dois que nasceram depois. Destes dois primeiros filhos existe pouca informação. Em relação aos que sobreviveram aos primeiros anos de vida, o primogénito vai ser António Ramires Esquível nascido a 2 de Maio de 1780, e que será o segundo Barão de Arruda e o segundo Visconde de Estremoz. Os outros dez filhos foram: D. Maria Teresa Esquível, nascida a 22 de Junho de 1781; Diogo Ramires Esquível a 3 de Dezembro de 1782 (cativo em Argel por aprisionamento da Fragata *Cisne*³²); Manuel Ramires Esquível nascido a 19 Março de 1784 (acompanhou a família Real ao Brasil quando esta saiu do Reino em fuga às

²⁸ Id., *ibid.*, p. 37.

²⁹ Id., *ibid.*, p.70.

³⁰ Id., *ibid.*, p.70.

³¹ Id., *ibid.*, p. 68. A hidropisia é causada por distúrbios na circulação do sangue. A hidropisia pode ter uma distribuição generalizada, ocorrendo em quase todas as partes do corpo, ou pode ser local, isto é, apresentar-se em uma parte apenas do corpo.

³² Id., *ibid.*, p. 77.

invasões francesas³³); D. Isabel Bernarda Esquível nascida a 15 de Novembro de 1785; D. Mariana José Esquível nascida a 10 de Abril de 1788; D. Joaquina Maurícia Esquível nascida a 29 de Janeiro de 1790; Bernardo Ramires Esquível nascido a 31 de Dezembro de 1792; Francisco Ramires Esquível, no ano de 1793 (único filho varão que não pertenceu à Armada Real³⁴); D. Antónia Teresa Esquível nascida a 11 de Setembro de 1794 e por último D. Clara Antónia Esquível nascida a 9 de Dezembro de 1796.

A 24 de Fevereiro de 1777, D. José morreu na cidade de Lisboa, subindo ao trono sua filha, D. Maria. Na véspera de Natal de 1779, foi fundada a Academia Real das Ciências de Lisboa e a Academia Real de Marinha. No ano de 1781 elaborou o *Diário da Esquadra de Guarda-Costa do Coronel do Mar Bernardo Ramires Esquível*.

Em 1784 redigiu um outro Regimento dos Sinais com o seguinte título: *Rigimento de Sinais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Esquível Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. Jose*, este novo regimento é executado na sequência do ataque aliado a Argel. No ano seguinte voltou a produzir um novo documento para auxiliar a Marinha Portuguesa, o *Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescecita fazer ao Comercio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos*, em resultado da expedição a Argel.

No dia 27 de Julho de 1788 elaborou as *Observaçoes Do Armamento da Esquadra Que Sua Magestade Mandou fazer em 27 de Julho de 1788 Commandada pelo Marechal de Campo do Exercito Com Exerciccio na Marinha Bernardo Ramires Esquível*.

A 1 de Julho de 1789 escreveu uma carta ao Ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro. Há nesta carta uma evidente intenção de, diplomaticamente, como já acontecera antes com outros membros da Marinha e do Exército, fazer valer os seus direitos a alguma mercê ou promoção.

Se observarmos bem, quase todos os Oficiais da Marinha, quando atingiam uma determinada idade, sentiam-se como que “esquecidos”; foi o caso de seu pai, de seu avô e mais tarde de seus filhos e parentes próximos.

³³ Id., *ibid.*, p. 83.

³⁴ Id., *ibid.*, p. 69.

Quadro 1 – Carta de Bernardo Ramires Esquível a Martinho de Melo e Castro.

“Ilmo Exm Snr.

Nunca menos foi preciso aos oficiais da Marinha que têm a honra de servir a Sua Magestade debaixo dos olhos e das ordens de V. Ex^a apresentar atestações nem outros documentos dos seus serviços quando na alta compreensão de V. Ex^a está com a mais justa balança da Justiça graduado o merecimento de todos; mas não obstante este principio peço a V. Ex^a perdão de lhe repetir o que V. Ex^a sabe melhor, recebendo um resumo dos meus serviços com algumas notas que os podem fazer mais distintos.

Eu sirvo efectivamente na marinha há quarenta e cinco anos com vinte e sete viagens e uma Armada e cinco aos Portos do Brasil, em soldado e oficial do Regimento da Armada, Capitão Tenente, Capitão de Mar e Guerra, Coronel de Mar e Marechal de Campo em que me acho. Em Capitão Tenente vim do Pará na Fragata Mercês evitei pelo meu voto, e protesto uma arribada que o comandante queria fazer de Cadiz, e entregando-me o governo da Fragata visto ser eu de contrário parecer, tive a satisfação de entrar no Porto dessa Cidade dentro de quarenta e oito horas poupando a S. Magestade uma grande despesa. Em Capitão de Mar e Guerra embarcado na Nau Belém comandeí a Esquadra que foi socorrer e evacuar a Praça de Mazagão que os Mouros tinham bloqueado e com uma bateria impedido todo o socorro por Mar, que foi preciso sofrer bastante fogo da dita bateria para comunicar com a Praça e não obstante este embaraço, e ser na estação de inverno tão arriscado naquela Costa, se retirou da Praça duas mil e duzentas almas, que a não ser bem feita esta diligência custariam a resgatar quatro ou cinco milhões, acrescento ter trazido da mesma Praça o Governador com muitos oficiais, os Eclesiásticos e pessoas que vim sustentando, sem que por isso se me desse ajuda de custo alguma. Depois já no felicissimo Reino de S. Magestade expedido pelas ordens de V. Ex^a comandeí a Nau Bom Sucesso á Ilha do Faial de onde conduzi para esta cidade os Cabedais e mais géneros do Galeão Bom Conselho pertencentes a S. Magestade Católica e seus vassallos e achando-se o dito Porto cercado por cinco Corsários Ingleses com uma Nau de sessenta peças dispostos a atacar quem fosse buscar aquela prata, seguindo a Nau que a trazia se chegaram até ao tiro de pistola, mas vendo a disposição em que a mesma Nau se achava, se não resolveram lutar em questão alguma. Enfim foi Sua Magestade servida nomear-me comandante da Esquadra que foi auxiliar as forças navais que S. Magestade Católica mandou atacar a Praça de Argel, e correndo diferentes Nações combinadas fêz distinguir a Portuguesa confessado pelas outras, e por S. Magestade Católica segurando-me assim o seu Ministro da Marinha na carta que me escreveu a Cartagena da parte do mesmo soberano, tendo depois em Queluz a honra de S. Magestade me dizer que estava muito satisfeita, e se dava por bem servida. Ultimamente comandeí a Esquadra do Estreito de Gibraltar, e depois de conseguir o principal objecto de impedir a passagem aos piratas inimigos, evitei muitas despesas, e estabeleci a sua formalidade a mais clara, e a mais exacta.

O resto dos meus serviços foi sempre conta do que entregaram e fazer o que me mandaram.

Casa da Rua Direita dos Anjos 1 de Julho de 1789

Bernardo Ramires Esquível

Ilmo Exmo Snr.
Martinho de Melo e Castro”³⁵

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, *Ramires Esquível II Séculos de Mar e cinco gerações de marinheiros*, Lisboa, [s.n.], 2002, p. 73.

Em 1790 elaborou um *Regulamento para o serviço particular que as tropas de infantaria e artilharia devem executar a bordo dos navios de guerra de Sua Magestade fidelissima commandados por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General d'Armada Real*. Nesse mesmo ano voltou a preparar um Regimento de Sinais, o terceiro de sua

³⁵ Id., *ibid.*, p. 73.

autoria que se tenha conhecimento, *Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquível Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira.*

A 10 de Janeiro de 1792 foi anunciado pela “*Gazeta de Lisboa*”, o estado de insanidade da Rainha D. Maria I. A 9 de Fevereiro do mesmo ano, sabemos que Bernardo Ramires Esquível apresentava uma exposição ao Ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro, mas infelizmente não sabemos qual o seu conteúdo e qual a resposta que obteve. No dia seguinte, o príncipe D. João³⁶ assumiu o governo interino do país.

No dia 29 de Abril de 1795, Esquível foi nomeado Conselheiro do Almirantado (primeiro Presidente do Conselho). A 22 de Junho desse mesmo ano teve a sua primeira sessão, o Conselho do Almirantado com a presença do seu Presidente o Conde de S. Vicente, e dos Conselheiros, os Tenentes Generais Bernardo Ramires Esquível, e José Sanches de Brito, e dos Chefes de Esquadra António Januário do Valle e Pedro de Mendonça e Moura.

No dia 17 de Dezembro de 1801, Ramires Esquível passa a ter o título de 1º Barão de Arruda.

Durante as invasões francesas Bernardo Ramires Esquível viveu amargurado pela situação em que se encontrava o seu país e temeu mesmo que este se tornasse num “país de patifes” capazes de pilhar tudo para sobreviver³⁷. Durante a estada dos franceses em Lisboa, ele ficou sem receber o seu ordenado mensal, como podemos ver neste pequeno excerto que ele nos deixou numa pequena folha de papel:

“Recebidos para o Soldo dos dois meses que me não pagaram do ano 1808 que são de Julho e Agosto cujos pagarão os Franceses já na Agonia e que por isso mesmo eu os não quis ir receber, pois sempre tive a doce esperança de que o meu País não havia de ser Argel”³⁸.

A 21 de Novembro de 1806, Napoleão Bonaparte decretou o Bloqueio Continental³⁹. Em consequência, em 1807, Portugal foi intimado a fechar os seus portos à Inglaterra. Depois da recusa por parte do regente D. João em aceitar o Bloqueio, as tropas francesas, comandadas por Junot, invadiram Portugal a 30 de Novembro de 1807,

³⁶ Vide Jorge Pedreira e Fernando Dores Costa, *D. João VI*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.

³⁷ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 111.

³⁸ *Id.*, *ibid.*, p. 111.

³⁹ Vide Maria Emília Cordeiro Ferreira, “Bloqueio Continental, *Dicionário de História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinnhas, 1992.

chegando mesmo a ocupar a cidade de Lisboa. Esta invasão obrigou a Família Real Portuguesa a deslocar-se para o Brasil, onde chegou a 22 de Janeiro de 1808. Portugal iria sofrer outras duas invasões francesas, uma em 1808 e a outra em 1810.

A 24 de Maio de 1810, Bernardo Ramires Esquível foi dispensado do Comando da Marinha. Nesse mesmo ano, a 12 de Outubro, passou a ter o título de 1º Visconde de Estremoz.

No dia 27 de Outubro de 1812, morreu em Lisboa Bernardo Ramires Esquível deixando para trás uma longa vida toda ela dedicada à sua família e ao seu país.

Sabemos que apesar dos altos cargos de que estava investido, das inúmeras comendas que lhe foram atribuídas, e da posse de várias propriedades em muitas zonas do país, o Almirante tinha de recorrer a negócios. Um dos quais estava, pelos documentos por nós observados, ligado à aquisição de madeiras – carvalho, castanheiro e casquinha – em consideráveis quantidades, oriundas muitas delas do Ultramar, que pensamos estarem interligados a fornecimentos de estaleiros navais.

Na correspondência trocada, sobre assuntos desta natureza, o Almirante demonstrava ser um homem sagaz e exigente nos negócios, talvez pela necessidade de sustentar uma família tão numerosa, e atender à situação aflitiva de seu filho Diogo. Na perspectiva, que sempre teve em mente, de vir a pagar um resgate pela sua libertação do cativo.

O grande privilégio de acesso à corte, pensamos nós que o deveu essencialmente aos seus primos Lopes Bocarro e Oliveiras. Foi o Dr. Manuel Lopes de Oliveira, cuja confiança e altos cargos mereciam da casa de Bragança uma excepcional consideração, que proferiu o discurso de aclamação do rei D. João V. Na verdade, sente-se em muitos documentos a presença constante dessas famílias junto à corte. Elas eram possuidoras de muitos imóveis, comendas, morgados, vínculos. Um destes imóveis, uma quinta em Palhavã, dada em dote à mulher de seu avô, Diogo Ramires Esquível.

Podemos, através de alguns curiosos episódios da vida do Almirante Bernardo Ramires Esquível, ensaiar um juízo sobre a psicologia do próprio. Estes episódios foram transmitidos verbalmente através de gerações e chegaram até nós através da compilação de um documento elaborado pelos familiares.

Contava D. Mariana José Esquível, a última filha, que lhe sobreviveu e que faleceu com 104 anos, ainda em perfeito estado mental, que um certo dia: perguntando seus filhos e filhas a Bernardo Ramires Esquível, que numa ocasião se encontravam em conversa com ele, porque é que o pessoal da armada fazia sempre as diligências para

servir os navios que ele comandava. Ao que ele teria respondido: “Ora! Porque será? – Porque eu dou-lhes com o pau e o pão!”⁴⁰.

Certo dia abateu o sobrado do andar do Palácio onde habitava Esquível, na rua do Benfornoso. Tendo nesse triste acidente morrido uma criada que se encontrava noiva de um outro criado, que perante tal cenário, ficou desorientado, desolado, em estado de grande desespero e com grandes lamentações. Ao ver esta cena, a sua pronta resposta foi esta: “Para que serve todo esse alarido? F... está morta o que é preciso é ver se aconteceu alguma coisa aos meninos...”⁴¹, (que eram os seus filhos) e que estavam a dormir no quarto onde o sobrado abateu e que foram cair sem que nada lhes acontecesse, em cima da manjedoura dos animais destinados a puxar as carruagens.

Sempre que Esquível embarcava numa missão, não havia ninguém que o não soubesse, até os vizinhos. Ele mandava levar antes de mais, para bordo dos navios, a sua cadeira favorita, e o alarido era tanto que todos ouviam e viam a sua partida.

Uma vez andando de noite no navio, fazendo a sua habitual ronda, encontrou o homem que estava responsável pelo leme, vencido pelo sono a dormir. Chamando-o à atenção, com as suas habituais advertências, o marinheiro só soube lamentar-se com ar culposo: “O sono! Ai o sono!” Paternalmente mandou-o substituir: “Vai lá dormir para que quando para aqui venhas cumpras bem o teu serviço”⁴².

Era costume dele, quando por ocasião de um caso de menor honestidade respeitante a dinheiros do qual tivesse conhecimento, pronunciar-se com a seguinte exclamação: “Um tostão mal gasto faz perder todos os tostões!”⁴³.

Através destes testemunhos, podemos tirar várias ilações sobre o perfil psicológico de Esquível. Era um homem preocupado com os seus filhos; responsável e severo no trabalho, mas ao mesmo tempo preocupado com o bem-estar dos seus marinheiros.

⁴⁰ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 110.

⁴¹ Id., *ibid.*, p. 110.

⁴² Id., *ibid.*, p. 110.

⁴³ Id., *ibid.*, p. 110.

Capítulo 2 – Laços Familiares

1. Origem das Famílias Esquível e Ramires

Os termos “*Ezki*” ou “*Eski*”, significam *Tília*, e *Posterior*. Estudiosos afirmam que este termo pode ser uma variação de *Aizkibel*, o que nos remete para os artigos 21, 229 e 278 do Livro de Miscelânea que diz: “Há provas de fidalguia de um Eskibel em Fuenterrabía no ano de 1616, que foi Cavaleiro de Santiago em 1621, 1637 e 1653”⁴⁴. Assim sendo este nome terá origem etimológica própria sendo derivado de *Aizkibel*, apelido que se terá originado no País Basco⁴⁵ antes do ano de 1600. Um outro autor importante da Simbologia Heráldica, Philippe Oyhamburu, explica que *Eskibel* provém da raiz *Ezki* (*Tília*) e que *Aizkibel* provém da raiz *Aitz* (*Rocha*), adverte no entanto que em algumas regiões do País Basco a palavra *Eski* pode também significar *Álamo* ou *Choupo*, ao invés parece-nos provável que *Tília* seja o significado mais antigo para este nome.

Esquível é um apelido da onomástica da língua portuguesa com raízes na Cantábria⁴⁶, região histórica do País Basco. Provém dos Esquiveis da Cantábria, do povoado de *Esquibel* (*Ezkibel* em Euskera⁴⁷), localidade de Mendoza, aldeia de Victória, província de Alaba.

A Família Esquível é qualificada pela sua nobreza na província da Cantábria, do seu seio têm saído dela varões eminentes em Letras, Armas e Santidade⁴⁸. Nomeadamente: o santo Prelado D. Francisco Esquível, falecido no ano de 1616; o venerável Frei Jacinto do Rosário, religioso da Ordem de S. Domingos, laureado com a coroa de Marter no ano de 1659, irmão de D. Diogo de Esquível, cavaleiro da Ordem de Santiago, Alcaide-mór da cidade Victória, capital da província de Alaba. Foi senhor desta antiga Casa, Alvaro Goês de Esquível, casado com Dona Teresa Roiz, pertencente à nobilíssima família dos Vergana, aparentado com o ilustre D. Diogo de Anaya, Arcebispo de Sevilha, de cuja vida, se faz memória muito honrada, das alianças dos Vergana com os Esquível.

⁴⁴ *Livro de Miscelânea*, pp. 21, 229-278.

⁴⁵ O País Basco é uma região histórico-cultural localizada no extremo norte da Espanha e no extremo sudoeste da França, cortada pela cadeia montanhosa dos Pirenéus e banhada pelo Golfo de Biscaia.

⁴⁶ Manuel de Sousa, *As Origens dos Apelidos das Famílias Portuguesas*, Mem Martins, SporPress, 2001, p. 101.

⁴⁷ Euskera é a língua falada na região do País Basco.

⁴⁸ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 32.



Figura 2 – Região da Cantábria.

Fonte: <http://www.luventicus.org/mapas/espanacomunidades/cantabria.html>.

Tiveram origem neste matrimónio entre outros filhos, Dona Teresa Esquível, senhora desta Casa, esposa de Diogo Martins, de quem teve Diogo Martins Esquível, casado, por sua vez, com Dona Maria Mis de Minhamo, de cujo casamento, foi filha, Dona Maria Dias Esquível. Mulher de Pedro Martins de Alaba, que no ano de 1521, foi capitão General da província de Alaba, em nome do Imperador Carlos V (1500-1558) contra os Franceses, cavaleiro de ilustre ascendência, como ramo da família de Alaba, que descendeu por varonia de senhores soberanos de Biscaia, Alaba e Guipuscoa.

Nasceram deste matrimónio, Diogo Alaba Esquível, que foi Bispo de Astorga, Ávila e Córdova, cavaleiro do hábito de Calatrava e Presidente das Chancelarias de Valladolid.

Dona Francisca de Alaba Esquível, Dama de Honor da Rainha Dona Joana, e Dona Maria Dias de Alaba Esquível, que foi mulher de João Roiz de Vergana, 3º senhor de Villosia e General da gente da província de Alaba, havendo servido com o valoroso Capitão em África, Itália e em Espanha.

Nas suas origens medievais Esquível grafava-se *Ezkibel*, termo que denuncia as suas origens Bascas. Com o passar dos séculos este apelido espalhou-se para o Sul da Península Ibérica, e com a expansão marítima chegou às colónias espanholas, via Espanha e aos antigos Territórios Ultramarinos Portugueses via Portugal.

Na Espanha medieval esta família estabeleceu-se na Andaluzia onde fundou um povoado a que deu o nome Esquível, na região da actual Sevilha.

Passou a Portugal com Bernardo Ramires Esquível (bisavô do biografado em estudo), Capitão-de-Mar-e-Guerra, filho de António de Esquível, natural e morador de Biscaia⁴⁹. Bernardo Ramires Esquível foi casado com Dona Maria Bocarro, filha herdeira de D. Diogo Bocarro. Deste casamento nasceram filhos que tiveram geração e deram continuação ao apelido Esquível que ainda perdura.

São armas da Família Esquível, em campo de ouro, símbolo da sua grande qualidade, uma águia parda arrebatando um coelho da sua cor nas unhas. Esta é a primeira parte do escudo, por ser este partido em pala; a segunda parte fica do lado direito tem o campo com quatro faixas a azul e três a ouro. Por timbre, sobre o elmo, outra águia igual à do escudo e o paquife ou folhagens compõem-se de ouro, azul e pardo. É um brasão clássico ou em ponta, cujo rebordo inferior termina em ponta. Este é o brasão usualmente preferido para exemplificar ou demonstrar um conjunto armoriado em todo o seu esplendor:

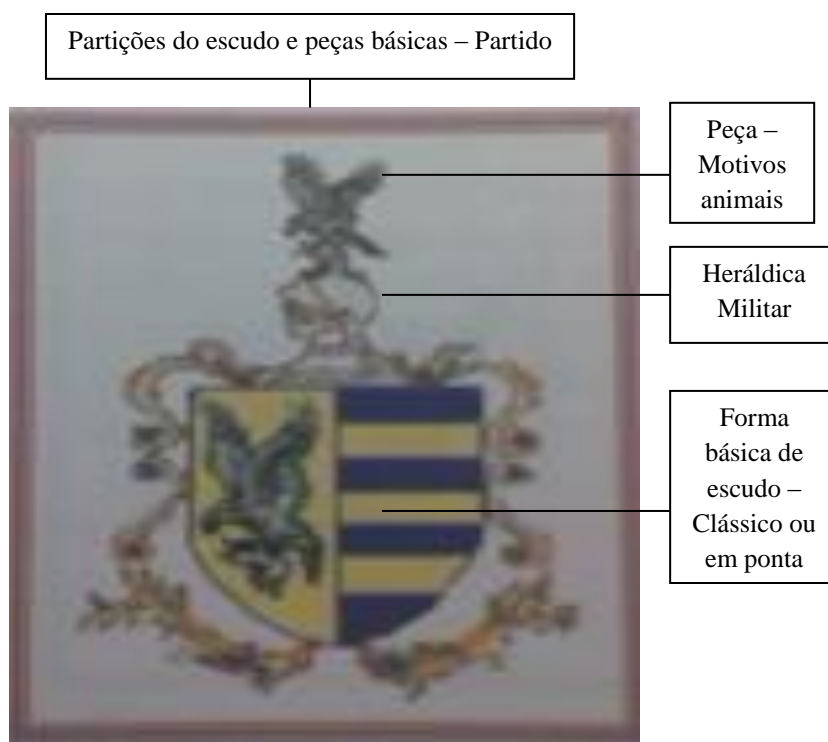


Figura 3 – Brasão do apelido Esquível.

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 51.

Com as novas tecnologias e através de programas de informática podemos também ver o mesmo brasão desta família, numa outra perspectiva:

⁴⁹ Id., *ibid.*, p. 32.

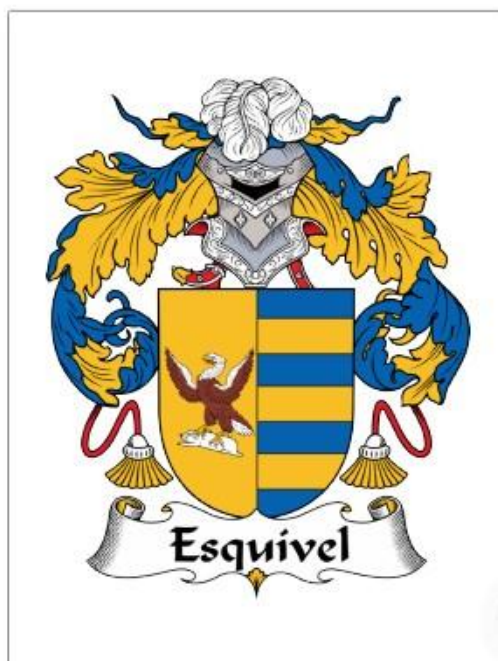


Figura 4 – Brasão do apelido Esquível.

Fonte: http://www.zazzle.pt/crista_da_familia_de_esquivel_cartao_postal-239004638443827396.

O Brasão do Visconde de Estremoz (Bernardo Ramires Esquível) é composto no lado esquerdo do escudo por uma oliveira em campo de prata e no cimo desta uma águia parda com um coelho no bico e no lado direito ao do Esquível, em campo azul, três faixas de ouro. Esta composição deve ter sido feita pelo Almirante, provavelmente com a intenção de homenagear a família de sua mulher “os Oliveira”⁵⁰. É um brasão com características peninsulares, cujo rebordo inferior termina num arco de círculo. Tem esta designação por ter surgido e se notabilizado na Península Ibérica. Contudo, noutros países e noutras tradições, tem um outro nome, os franceses, chamam-lhe “o formato francês”. O escudo dito francês, semelhante ao peninsular, mas com o rebordo inferior estilizado em forma de “chaveta”.

⁵⁰ Id., *ibid.*, p. 32.



Figura 5 – Brasão do Visconde de Estremoz.

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 51.

Após um estudo para apurar a proveniência da família Esquível e do próprio apelido, tivemos que recorrer às origens de outras duas famílias que estão relacionadas através de laços familiares com ela. Essas duas famílias são: a dos Tavoras e a dos Maias.

No que diz respeito à família dos Tavoras, temos a menção de um tal D. Alboazar Ramires, filho bastardo de D. Ramiro II rei de Leão, que casou com Dona Helena Godés, filha de D. Godinho das Astúrias; este será o primeiro em que começa esta família.

D. Tadim, filho de Ermiges Alboazar e de Dona Ordia Osores filha de D. Oresio Veloso, conde da Cabreira, neto de Alboazar Ramires, sugerem que ele e seu irmão D. Rosinho, passaram a Portugal, foram cavaleiros e ganharam dos Mouros as Vilas de Paredes; de Tavora; de Paradela; de Castanheira e de Valença.

D. Lourenço Pires de Tavora, filho de Paulo Ramires e terceiro neto de D. Tadim, foi o primeiro que usou o apelido de Tavora. Este casou com Dona Guiomar Moniz, filha de Ruy de Garez e Dona Mor Esteves.

O apelido Tavora vai surgir, portanto, devido aos descendentes de D. Alboazar Ramires, que ficaram na vila com o mesmo nome e que mais tarde por D. Lourenço Pires de Tavora acabam por adoptar o apelido da Vila.

No que toca à família dos Maias, esta vai surgir de forma idêntica à família dos Tavora. É de referir, no entanto, que esta família nada tem de comum com os Távoras que foram julgados e condenados no reinado de D. José.

Dona Helena Godés, filha de D. Godinho das Astúrias e seu marido D. Alboazar Ramires, filho de El-Rei D. Ramiro II de Leão e de Dona Artiga (uma moira, que depois de baptizada se chamou Aldara e se tornou na sua segunda mulher). D. Gonçalo Trastamires, filho de D. Alboazar e de Dona Artiga, foi um grande cavaleiro e extraordinário batalhador, entrou em muitas guerras contra os Mouros, tendo tomado as terras da Maia. Tal como aconteceu na família dos Tavoras, mais tarde os descendentes de D. Alboazar Ramires, que se afirmaram na Vila da Maia, acabaram por adoptar o nome dessa mesma vila como apelido, nascendo assim o nome desta família.

Histórias lendárias e curiosas semelhanças deram origem ao citado D. Alboazar Ramires, filho bastardo de D. Ramiro II, rei de Leão, são aquelas que podemos ver na obra de L. de Vilhena Barbosa e também no IV Livro de Linhagens⁵¹, apesar de nestas lendas constarem alguns nomes e regiões da realidade histórica.

Note-se que, embora nas lendas a onomástica seja diversa, o enredo é semelhante. Este facto aliado às diversas fontes por nós encontradas, leva-nos a acreditar na fidedignidade da origem do apelido Ramires. Claro que nos é impossível determinar se o Ramires da família Esquível viria desse ramo.

Verdade seja dita, o apelido Ramires deriva do nome próprio Ramiro, pouco usual no nosso país, pelo que haverá famílias a tê-lo adoptado por apelido e sem ligações entre si. Uma das famílias que o usa descende de Ramiro Álvares, morador em Alvito no Alentejo e fundador da Misericórdia dessa vila. Uma outra tem origem em Gomes Ramires da Costa, fidalgo da Casa Real e padroeiro da igreja do Mosteiro de Arnoso, que surge perfeitamente documentado no ano de 1424. Os Ramires portugueses usam as armas dos Ramirez de Espanha: de vermelho, com um leão de ouro desfolhando um ramo verde picado de ouro e contrachefe de prata; bordadura cosida de azul, carregada de quatro aspás e quatro vieiras de ouro; as aspás são postas nos ângulos

⁵¹ Ver Anexo 1 na página 190.

do escudo. O timbre é composto por uma aspa de vermelho, carregada de cinco vieiras de ouro.

2. A Família

2.1. Bernardo Ramires Esquível (bisavô)

Bernardo Ramires Esquível passou a Portugal muito provavelmente durante o reinado de D. Filipe III de Portugal. O Capitão-de-Mar-e-Guerra foi um homem que cometeu actos de abnegada heroicidade. Descreve o Comandante António Marques Esparteiro esse grande feito, de reconhecido valor histórico, com o título: *Ramires Esquível derrota no mar de Pernambuco uma esquadra Holandesa (1650)*. Diz a certo passo “...finalmente, em 4 de Novembro de 1649 largou do Tejo, com vento a servir, para o Brasil a primeira frota da Companhia Geral do Comércio e respectiva escolta...”⁵².

Nesta primeira frota da Companhia Geral do Comércio, constituída por dezoito navios, temos relato de uma aventura de Bernardo Ramires Esquível, que o imortalizou nos anais da História Marítima Portuguesa.

Quadro 2 – Documento que demonstra a heroicidade de Bernardo Ramires Esquível⁵³.

“Snõr

Na armada da Companhia, de que foy por general o Conde de Castel Melhor, aprovou Vossa Magestade a Bernardo Ramires Esquível que a Junta porpos por capitão de mar e guerra da fragata de S. ^a Luzia; nella procedeo, com tanto valor, que desapparellando com hum temporal, na altura de Cabo Verde, a tornou a consertar em três dias, e naquella Ilha meteo o mastro do traquette; esperando por elle o conde general, por não perder tal companheiro. No cabo de S. to Agostinho achandosse só desviado darmada e donde não podia ser socorrido della, foy comettido de 9 naus olandezas, com quem peleijou hum dia inteiro, tratando as tão mal, que ao seguinte, o tornaram a investir sette, por ficarem as duas em tal estado que não puderão shair do recife; donde se recolheram, com quem se houve contanto vallor, que havendo o mestre de Campo general Francisco Barreto, por impossível sua situação, lhe mandou dizer varasse em terra; a que respondeo. «que se nella salvasse a vida no mar conservaria a Honra», xomo fez tão grande credito das armas de Vossa Magestade que os Mestres de Campo da Companhia de Pernambuco (a cuja vista foy a batalha) lhe escreveram que «tomaram mais haverem sido seus soldados no Mar naquella occazião, que mestres de Campo em terra, com q cheo de honra, se recolheo ao general», que asy escreveo a Junta; dizendo o representava tam bem a Vossa Magestade.

Na Bahia accodio, com grande cuidado não só ao apresto de sua nao; mas a todas,

⁵² António Marques Esparteiro, “Ramires Esquível derrota no mar de Pernambuco uma esquadra Holandesa (1650)”, Lisboa, 1971, separata da revista *Ocidente*, Volume LXXX, p. 130.

⁵³ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 50.

as que pellos administradores lhe forão encomendadas; e na viagem para este Reyno comboyou 15 que meteo nesta Barra; donde encontrando a sua capitania a acompanhou athe Setubal, e depois aesta Cidade.

...

Lx.ª 20 de Fevereiro de 651.”

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 50.

Ele deu mostras de ser um grande estratega militar, herdando do seu bisavô, além do nome, a perícia de combater e navegar por mar alto, como poderemos observar mais adiante.

A segunda viagem da Companhia Geral do Brasil realizou-se dois anos após a viagem inaugural. Esta expedição marcaria a derradeira e última participação de Bernardo Ramires Esquível e do Galeão *São Paulo* ao serviço da coroa portuguesa:

“No final de 1651 largou a frota do Tejo, sendo General Pedro Jaques de Magalhães e Almirante Francisco de Brito Freire. Compunha-se de 60 velas, mas desconhece-se o nome da maioria dos galeões de comboio, sabendo-se, entretanto, que eram seis, no mínimo, e que entre eles se achavam o São Pedro [almiranta] e o São Paulo, sob comando de Bernardo Ramirez Esquível, que, dois anos antes, tivera destacada atuação nas águas pernambucanas”⁵⁴.

No mês de Fevereiro de 1652 a frota portuguesa encontrava-se em águas brasileiras. Apesar dos conflitos realizados com os holandeses, as intempéries eram um dos grandes factores de risco para os nossos navios, conforme podemos observar:

“No início da travessia oceânica, foi a armada castigada por forte tormenta, que tresmalhou os navios, e causou sérias avarias em alguns. Cessada a tempestade, o grosso da frota parece não ter tido outros contratempos maiores, porquanto, aos 25 de fevereiro de 1652, por volta do meio-dia, foram avistadas do Recife, aproximando-se da costa, com o vento de nor-nordeste que soprava, as mais de 60 velas da frota”⁵⁵.

É ainda Guedes, na sua obra *“Guerra holandesas no mar: que reconstrói com clareza o contexto do sinistro do Galeão São Paulo:*

“Dois barcos holandeses, que velejavam para Itamaracá cruzaram com ela [a frota portuguesa], sem serem molestados. Imediatamente foram despachados três navios com avisos para os 11 outros de Hauthain [Comandante dos navios batavos], que bloqueavam o Cabo de Santo Agostinho, pois era certo que para lá rumava a força portuguesa. (...) No dia seguinte [26 de fevereiro], a frota [portuguesa] cruzou com alguns navios do Coronel Hauthain que abriram fogo sobre ela, ocasião em que “um navio muito grande dos portugueses explodiu por seu próprio fogo, perecendo tudo. (...)”

⁵⁴ M. J. Guedes, *Guerras holandesas no mar: história naval brasileira*, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1993, p.120.

⁵⁵ Id., *ibid.*, p.120.

Tratava-se do galeão São Paulo, cujos destroços foram, faz alguns anos, localizados pela Marinha do Brasil espalhados por vasta área fronteira ao Cabo de Santo Agostinho, sendo recolhidos alguns canhões de bronze de grosso calibre, um deles exposto hoje no Serviço de Documentação da Marinha”⁵⁶.

Vítima de uma enorme explosão no paiol das munições, o galeão incendiou-se e acabou por se afundar juntamente com toda a tripulação, quase em frente às ruínas do forte de Santo Agostinho. Bernardo Ramires Esquível, simultaneamente com seu filho António Ramires Esquível, perdera a vida neste naufrágio. Perdendo assim Portugal um dos melhores homens ao serviço da Marinha da época.



Figura 6 – Vista aérea da área do Cabo de Santo Agostinho, PE. A seta indica o Porto de Suape, a estrela, a localização aproximada do sítio do Galeão São Paulo (1652).

Fonte: Googlemaps.

Manuel Ramires Esquível, seu neto, em relação à sua morte, escreveu que “pelejando a armada da Junta do Comércio Geral de que era General Pedro Jaquez de Magalhães⁵⁷, morreu gloriosamente no incêndio em a nau S. Paulo no ano de 1652...”⁵⁸.

⁵⁶ Id., *ibid.*, p.120.

⁵⁷ Oficial de real mérito que seria mais tarde galardoado com o título de Visconde da Arcada.

⁵⁸ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 50.

Bernardo Ramires Esquível casou com D. Maria Teresa Bocarro, de quem teve oito filhos. Ela viria a falecer, como se diz na sua certidão de óbito, no Campo de Sant'Ana da banda de baixo a 2 de Janeiro de 1703.

Seus filhos foram: António Ramires Esquível, que morreu com seu pai no incêndio do Galeão *S. Paulo*; Diogo Ramires Esquível, que primeiro se chamou de Diogo Bocarro e faleceu sendo Governador das Ilhas de Cabo Verde, o qual casou com sua prima D. Isabel de Oliveira; Fernando Esquível, que faleceu ainda moço; Luiz Esquível, que faleceu sendo Capitão de Infantaria num desastre na Baía de Todos os Santos em 1674 no Brasil; Bernardo Ramires Esquível, que foi Capitão-de-Mar-e-Guerra e Cabo de Frotas; D. Helena Esquível, que casou com seu primo Manuel Lopes de Oliveira; D. Leonor Esquível, que faleceu solteira e D. Maria Esquível, que faleceu solteira.

2.2. Diogo Ramires Esquível (avô)

Diogo Ramires Esquível terá nascido entre 1620 e 1630 e serviu na coroa portuguesa, durante mais de quarenta anos, ao fim dos quais foi nomeado Tenente-General-da-Costa; Governador das Ilhas de Cabo Verde e Capitão General das Frotas do Brasil.

Casou com D. Isabel de Oliveira de Azevedo, irmã de seu cunhado Manuel Lopes de Oliveira. Ela viria a falecer a 19 de Janeiro de 1718, tendo ele falecido no ano de 1691.

Do casamento com D. Isabel de Oliveira de Azevedo nasceram: Bernardo Ramires Esquível, que sendo Capitão-de-Mar-e-Guerra, faleceu na idade de 28 anos; André Ramires Esquível, Tenente-da-Armada que acabou assassinado à porta de sua casa, a 3 de Fevereiro de 1727; Manuel Ramires Esquível e Frei João Ramires Esquível pertencente à Ordem da Santíssima Trindade.

2.3. Manuel Ramires Esquível (pai)

Manuel Ramires Esquível foi feito Moço Fidalgo da Casa Real a 3 de Março de 1690, tendo atingido a patente de Capitão-de-Infantaria.

Foi amancebado durante sete anos com D. Clara Antónia de Sousa, neta materna do Cardeal de Lisboa. A 10 de Setembro de 1721 devido ao estado de saúde muito grave de D. Clara Antónia de Sousa, foi-lhes concedida autorização para se casarem. Tiveram dois filhos antes do casamento e mais três após o mesmo. Ela viria a falecer a 25 de Agosto de 1727 e ele a 13 de Maio de 1738, estropiado da guerra.

Perseguido toda a sua vida devido ao seu casamento não ter sido aceite, e em pleno desespero, resolveu fazer uma petição a Sua Majestade para que o considerassem incapaz para o serviço e lhe pagassem os soldos a que entendia ter direito. Nessa petição, Manuel Ramires Esquível demonstrou orgulho por ser neto e filho de quem era, vejamos:

“Manuel Ramires Esquível, fidalgo da Casa de S. Magestade, neto do Capitão-de-mar-e-guerra Bernardo Ramires Esquível o qual pelejando na armada da Junta do Comércio Geral de que era General Pedro Jaquez de Magalhães morreu gloriosamente no incêndio em a Nau S. Paulo no ano de 1652, filho de Diogo Ramires Esquível que depois de servir a esta Coroa quarenta e tantos anos em Tenente General da Costa morreu Governador das Ilhas de Cabo Verde e Capitão General e porque sobre todas estas razões concorre na do suplicante a de haver servido a V. Magestade há 30 anos com 5 armadas de Guarda Costa ocupando o posto de Alferes de Fragatas da Coroa, últimamente o de Capitão de Infantaria, para a Província da Beira onde se achou nas ocasiões que o mandaram, tanto na Restauração de Monsanto estiveram oito dias e oito noites pelejando com o inimigo até que largando-se fogo á porta se rendeu o inimigo. Como também a Restauração de Segura para onde sendo nomeado avançou á dita Praça com os seus soldados com uma escada e estando no último degrau arrebentou uma escada e caiu da muralha abaixo e ficou feito em pedaços, deslocou um braço, desmanchou uma perna, fez uma ferida na cara outra no nariz que levou dois pontos: pelo que pede a V. Magestade lhe dê o soldo por inteiro de Capitão de Infantaria dos Incapazes por se achar aleijado e gotoso incapaz do Serviço de V. Magestade sem remuneração dos seus serviços. Pede que V. Magestade lhe faça esta mercê posta por exemplo o Capitão D. Francisco Luiz Dolival tenente cujas certidões vão incapazes atendendo ao seguido”⁵⁹.

É de realçar a dignidade com que ele faz esta petição dando mostras da sua intrepidez, como exemplo a seguir pelos seus soldados, escalando em primeiro lugar a muralha. Infelizmente não sabemos se a sua petição foi atendida pelo rei, mas o que não há dúvida é que ele certamente não terá vivido muito mais tempo.

Atende-se nos seus filhos António José Ramires Esquível, ficou órfão por volta dos quinze anos, viveu até aos sessenta anos, como Capitão de Cavalos. Foi baptizado a 14 de Julho de 1714 e faleceu no Campo do Curreal de apoplexia⁶⁰. Residia na Quinta da

⁵⁹ Id., *ibid.*, p. 59.

⁶⁰ Vide Samuel Auguste André David Tissot, *De variolis, apoplexia, et hydrope*, Lausannae, sumptibus Francisci Grasset, 1765.

Palhavã. Foi sepultado no Convento de Stº António dos Capuchos a 16 de Maio 1774. Pertenceu ao Santo Ofício, prestando juramento em 1769.

Maurício Caetano Ramires Esquível ficou órfão por volta dos treze anos. Nasceu a 30 de Setembro de 1715. Foi Tenente do Regimento de Infantaria e faleceu “estuporado” aos cinquenta e oito anos a 20 de Fevereiro de 1773, tendo sido também sepultado no Convento de Stº António dos Capuchos.

D. Joaquina Isabel de Oliveira (tomou o apelido da avó) ficou órfã aos sete anos. Nasceu em 1720 e foi religiosa no Convento de Stª Clara em Lisboa.

Francisco Ramires Esquível ficou órfão aos cinco anos, nasceu a 15 de Junho de 1722, tendo falecido a bordo da Fragata *N.ª Senhora da Estrela*, como Capitão-Tenente-de-Fragata, no dia 26 de Março de 1753. Seu corpo chegou a Lisboa no dia 10 de Maio de 1753.

Bernardo Ramires Esquível ficou órfão por volta dos três anos. Casou com cinquenta e dois anos, com uma parente próxima, que tinha apenas quinze anos de idade, D. Antónia Teresa de Azevedo Abraldes de Mendonça.

2.4. Mulher e Filhos

Em relação à sua mulher sabemos muito pouco, tal como já foi mencionado anteriormente. Chamava-se D. Antónia Teresa de Azevedo Abraldes de Mendonça e nasceu a 30 de Maio de 1760 e faleceu a 23 de Setembro de 1800, deixando filhos menores ao encargo de Bernardo Ramires Esquível.

Dos treze filhos que tiveram, Diogo e Manuel foram os primeiros a nascer. Não existem muitas menções destes dois filhos, no entanto, sabemos que morreram adolescentes.

António José Ramires Esquível vai ser oficialmente o seu filho “mais velho”. Nasceu em 2 de Maio de 1780. Sabemos que não teve uma acção tão guerreira idêntica à do seu pai. Como filho primogénito que era, seguiu de muito perto a carreira do seu progenitor, chegando mesmo a ser seu ajudante de Ordens.

Tal como seu pai também ele foi militar da Marinha:

Quadro 3 – Postos militares de António Ramires Esquível⁶¹.

1 de Agosto de 1788	Assentou Praça de Aspirante de Guarda Marinha
24 de Dezembro de 1789	Guarda Marinha
18 de Março de 1793	2º Tenente
10 de Setembro de 1795	1º Tenente
30 de Setembro de 1800	Capitão-de-Fragata
15 de Novembro de 1817	Capitão-de-Mar-e-Guerra
10 de Maio de 1809	Nomeado Ajudante de Ordens de seu pai

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 76.

A sua vida militar não tem paralelo com a do pai; António Ramires Esquível terá uma carreira bem mais pacata e com missões curtas. No entanto, o seu último embarque teve a duração de aproximadamente cinco anos durante o qual ocorreu o falecimento de sua mãe.

Sabemos que a 20 de Outubro de 1804, foi armado Cavaleiro da Ordem de Cristo na Real Capela de Nossa Senhora da Ajuda. Cerca de dois anos mais tarde recebeu a Concessão da comenda de S. Lourenço da Pedisqueira.

De seu pai vai herdar os títulos de 2º Barão da Arruda e de 2º Visconde de Estremoz. Ainda no ano da morte de seu pai, no dia 13 de Maio de 1812, recebe o título de Barão de Arruda e a 16 de Abril de 1823 o de 2º Visconde de Estremoz.

Viveu toda a sua vida nos palácios de Benfornoso e Palhavã, vindo a falecer a 29 de Maio de 1860.

De D. Maria Teresa Esquível muito pouco se sabe. Na certidão de nascimento inserida numa carta de partilhas, diz-se que nasceu a 22 de Junho de 1771, o que não pode ser, pois seus pais casaram em 1775. Depois de estudar minuciosamente o assunto verificamos tratar-se de um erro no ano; tendo nascido no mesmo dia, mas em 1781, vindo a falecer a 26 de Novembro de 1862, solteira e sem geração. Viveu com seus irmãos praticamente toda a sua vida.

Diogo Ramires Esquível, nascido a 3 de Dezembro de 1782. Este filho de Bernardo Ramires Esquível viria a trazer-lhe enorme tristeza no final de sua vida.

Tal como seu irmão e seu pai, também Diogo fez parte do Corpo de Marinha Portuguesa. No Livro Escala do Corpo da Armada Real em 1801, na Folha dos 1ºs Tenentes, consta, com antiguidade de Patente de 23 de Maio de 1798, como 2º Tenente.

A Fragata que costumava tripular era a *Cisne*, fragata esta que foi aprisionada pelos mouros acarretando o aprisionamento de toda a tripulação, levando ao seu cativo em Argel como escravo durante dez anos. O que causou grande desgosto a

⁶¹ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 76.

Bernardo Ramires Esquível. O percurso na Marinha deve ter sido idêntico, em postos, ao do seu irmão Manuel Ramires Esquível. Sabemos que a 16 de Novembro de 1796 passou a 2º Tenente e a 16 de Junho de 1798 recebeu a nomeação de 1º Tenente⁶².

Do aprisionamento Fragata *Cisne* existe o relato feito por ele próprio, em correspondência trocada com seu pai.

Quadro 4 – Correspondência de Diogo Ramires Esquível⁶³.

22 de Junho de 1802 ⁶⁴	De Diogo Ramires Esquível
08 de Outubro de 1802	De Diogo Ramires Esquível
12 de Junho de 1809	Para a Família de Paulo Freire de Andrade
15 de Junho de 1809	Para a Família de Paulo Freire de Andrade
21 de Agosto de 1809	De Diogo Ramires Esquível
24 de Agosto de 1809	Situação dos Oficiais presos
08 de Setembro de 1809	De todos os prisioneiros
31 de Setembro de 1809	Notícias da Nau <i>Vasco da Gama</i>
08 de Novembro de 1809	De Diogo Ramires Esquível
22 de Junho de 1810	Notícias da Paz com Argel
10 de Janeiro de 1810 ⁶⁵	Sobre as ameaças dos Judeus
25 de Janeiro de 1810	De seu pai Bernardo Ramires Esquível
21 de Fevereiro de 1810	Respeitante ao resgate

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 78.

Subsistem vários documentos sobre esta matéria; contudo, entre os anos de 1802 e 1809 não encontramos provas de correspondência trocada entre os dois. No entanto, o facto de Diogo se referir ao envio de anteriores cartas, leva-nos a crer ter sido de todo impossível elas terem sido entregues, devido ao apertar da censura por parte dos argelinos.

A vida de Diogo Ramires Esquível é assim curta e miserável. Ele ingressou na Marinha talvez um ano mais tarde que o seu irmão António como Aspirante de Guarda Marinha; foi depois Guarda Marinha e aparece como 2º Tenente aos catorze anos de idade; é 1º Tenente aos dezasseis, sendo feito prisioneiro aos vinte. Aos vinte e oito anos é elaborada a Paz com os argelinos, regressando a Portugal aos trinta, vindo a falecer a 12 de Setembro de 1813, meses após a sua chegada e pouco depois da morte de seu pai. Uma dúvida que irá persistir para sempre, é porque não voltou quando a paz foi assinada, voltando somente dois anos depois. Podemos imaginar várias razões para essa situação. Uma delas é porque as negociações de resgate e troca de prisioneiros com os argelinos que se encontravam cativos em Portugal estavam pendentes; outra hipótese

⁶² Id., *ibid.*, p. 77.

⁶³ Id., *ibid.*, p. 78.

⁶⁴ Ver Anexo 2 na página 196.

⁶⁵ Ver Anexo 3 na página 196.

seria que, após tantos anos de cativo, ele tivesse ganho alguns laços de amizade entre os locais, ou então estar de tal forma “estropiado” que quisesse poupar seu pai a tremendo sofrimento e desgosto.

No Livro de Escala do Corpo da Armada Real consta que Manuel Ramires Esquível a 29 de Julho de 1797, possuía a patente de 2º Tenente e que se encontrava a bordo da Nau *Tritão*. Na certidão por ele pedida a Sua Majestade, podemos ver o seu percurso militar:

Quadro 5 – Postos militares de Manuel Ramires Esquível⁶⁶.

21 de Julho de 1797	2º Tenente
13 de Maio de 1807	1º Tenente
08 de Março de 1808	Capitão-Tenente
12 de Outubro de 1818	Capitão-de-Fragata Graduado
26 de Novembro de 1840	Capitão-de-Fragata Efectivo

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 82.

Muito provavelmente Manuel Ramires Esquível deve ter sido Aspirante de Guarda Marinha dos oito aos nove anos e logo a seguir Guarda Marinha até aos treze anos, altura em que foi promovido a 2º Tenente.

Saiu de Lisboa na Nau *Príncipe Real*, a primeira Esquadra que acompanhou a Família Real no célebre dia 29 de Novembro de 1807, quando esta saiu de Portugal na sequência das Invasões Francesas e aí permaneceu alguns anos.

Nasceu no dia 19 de Março de 1784, foi baptizado a 28 desse mesmo mês. Aos sessenta anos de idade reformou-se da Marinha. Já reformado foi atribuído o posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra por carta patente passada pela Rainha D. Maria II em 28 de Fevereiro de 1868, com a idade de oitenta e quatro anos.

Foi sucessor dos vínculos de seu pai, não tendo já direito a usar o título de Visconde de Estremoz e Barão de Arruda, concedido apenas por duas vidas. Por outro lado, passou a assinar o seu nome precedido de (D.), após o falecimento de seu irmão António. Viveu igualmente nos palácios do Benfornoso e Palhavã. Contraiu enormes dívidas com D. Francisca de Jesus Vieira de Vadez e seu marido Pedro António Libanio da Cunha Pina Manique. Faleceu a 22 de Outubro de 1872, solteiro e sem geração.

D. Isabel Bernarda Esquível nasceu a 12 de Novembro de 1785. Foi casada com José Maria da Cunha Toar de Abreu e Foyos. Viveu na Carvoeira e depois na quinta da Niqueira em Aldeagalega da Merceana onde viria a falecer a 6 de Agosto de 1853.

⁶⁶ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 82.

D. Mariana José Esquível nasceu a 10 de Abril de 1788. Foi cabeça de casal de herança do seu irmão António. É de realçar, que faleceu com cento e quatro anos. Curioso é verificar que o nome Mariana, na família tanto dos Ramires Esquível como Oliveira, aparecia sempre associado ao nome José, e por isso mesmo passou a chamar-se Mariana José. Viria a falecer a 1 de Agosto de 1892.

D. Joaquina Maurícia Esquível nasceu a 29 de Janeiro de 1790 e faleceu a 11 de Agosto de 1877. Viveu com os irmãos e ficou solteira sem deixar geração.

Existem poucos elementos relacionados com a carreira de Bernardo Ramires Esquível (filho). Sabemos ter pertencido à Armada Real conforme documento com data de 13 de Fevereiro de 1813 em que se fala dele como Tenente⁶⁷. Nasceu a 31 de Dezembro de 1792; tendo realizado o seu 1º embarque com dezoito anos⁶⁸. Foi casado com D. Maria Engrácia da Nazareth, que enviuvou, tendo ele falecido a 25 de Dezembro de 1861. D. Maria Engrácia da Nazareth ficou afastada da família e deixou em testamento como seu herdeiro um “hóspede” de seu nome José Maria Cândido Pereira. Faleceu a 21 de Outubro de 1871.

Bernardo Ramires Esquível foi Tenente da Armada Real e Conselheiro de Guerra para o qual foi nomeado vogal. O único filho que tiveram faleceu pouco depois do pai e tinha o mesmo nome: Bernardo Ramires Esquível.

Que seja do nosso conhecimento, existiram cinco homens desta família com o nome de Bernardo Ramires Esquível.

De Francisco Ramires Esquível temos pouca informação. Sabemos que foi casado com D. Isabel de Brito Pereira Coutinho e que não deixou geração. Tinha benefício simples na Igreja de Águas Santas da Comenda do mesmo nome. Foi o único filho de Bernardo Ramires Esquível que não enveredou pela carreira das armas. Nascido em 1793 e falecido a 7 de Setembro de 1845.

D. Antónia Teresa Esquível nasceu a 11 de Setembro de 1794 e faleceu a 18 de Outubro de 1864; também ficou solteira e viveu com seus irmãos.

D. Clara Antónia Esquível nasceu a 9 de Dezembro de 1796; tinha dezassete anos quando seu pai faleceu. Viveu com seus irmãos nos palácios do Benfornoso e de Palhavã. Pouco se sabe da sua vida. Não deixou geração. Faleceu a 25 de Julho de 1850.

⁶⁷ Não se sabe se a sua patente era a de 2º ou 1º Tenente.

⁶⁸ Seria então talvez com a patente de 2º Tenente a avaliar pela idade de carreira dos seus irmãos.

Capítulo 3 – Sangue e Ofício

“A nobreza das armas não se há de regular pelas cores, ou materiais, de que constão; mas pela dignidade de quem as traz, ou pela bondade do ato, em que forão ganhadas”⁶⁹.

1. A Nova Aristocracia

Durante o período de integração do reino na monarquia hispânica, criaram-se em Portugal vários estatutos de Grandeza, como é o caso dos títulos de Conde, de Marquês e de Duque. Quando Portugal se revoltou contra a Espanha no ano de 1640, acabando com um governo de sessenta anos, mais de metade dos titulares encontrava-se ao serviço da monarquia Habsburgo. Algumas destas Casas iriam ser extintas com a subida ao trono de D. João IV, sendo substituídas pela elevação de outras, que outrora haviam apoiado o monarca português. Muitos destes títulos foram concedidos a filhos segundos, a maior parte dos novos adquiriam-se por serviços militares.

Quadro 6 – Casas titulares existentes em Portugal (1611-1832).

Intervalos de 30 anos	Criadas		Extintas ou unidas		Número total no fim de cada período
	Número	Média anual	Número	Média anual	
Antes de 1611	30	-	-	-	-
1611-1640	28	0,9	2	0,2	56
1641-1670	18	0,6	24	0,8	50
1671-1700	8	0,3	7	0,2	51
1701-1730	5	0,2	5	0,2	51
1731-1760	7	0,2	10	0,3	48
1761-1790	8	0,3	2	0,1	54
1791-1820	63	2,1	14	0,5	103
1821-1832	38	3,2	14	1,2	127

Fonte: Nuno Gonçalves Freitas Monteiro, *O Crepúsculo dos Grandes. A casa e o património da aristocracia em Portugal (1750-1832)*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1998, p. 35.

Devemos salientar que as entidades consideradas são as casas titulares, e não os títulos, ou os indivíduos usando título. Quando por exemplo, uma casa de Conde recebia um título de Marquês, considerava-se que a mesma fora elevada a essa distinção superior, e que automaticamente o antigo título ficava unido ao segundo. O número total de casas então atingido manter-se-á praticamente estável até à última década do século XVIII, apesar de muitas delas terem desaparecido com a Restauração como já foi

⁶⁹ Manuel Severim de Faria, *Famílias Nobres de Portugal*, [s.l.], [s.n.], 1649.

referido anteriormente. De facto, foram rapidamente substituídas e a frequência da concessão anual de títulos alcançada só voltou a ser largamente ultrapassada durante a regência do príncipe D. João (1792-1816) e depois no seu reinado.

Segundo Severim de Faria⁷⁰, a linhagem seria:

“ordem de descendência, que trazendo o seu princípio de huma pessoa se vay continuando & estendendo de filhos a netos, de maneira que faz uma parentela ou linhagem; a qual da antiguidade e clareza das couzas feitas he chamada nobre”.

Por norma a pertença a uma família decorria da ascendência directa por linha masculina, mas o direito português⁷¹, consagrava o princípio de que a nobreza e fidalguia se transmitiam tanto por via paterna como materna: “Das quais Ordenações se colhe, que assi pela via das mãys, como pela dos pays, se comunica a nobreza aos filhos e podem usar dos apelidos e armas de huma, e outra parte livremente”⁷².

E por isso, acontecia que a forma de sucessão nos morgados consagrava o direito de representação, ou seja, dava-se preferência às netas filhas de primogénitos sobre os tios secundogénitos.

A Linhagem de origem remota, deixa assim de constituir a referência essencial, para se tornar apenas num elemento de capital simbólico perante a relevância adquirida pela Casa. Nesta época a principal fonte de acumulação de rendas e de tenças da nobreza, passaram a ser os serviços prestados à Coroa pelos titulares das Casas e seus colaterais; é nesta nova realidade que Bernardo Ramires Esquível vai conseguir o título de 1º Barão da Arruda e de 1º Visconde de Estremoz. Passavam a ser as posições que se adquiriam dentro da sociedade de corte, as que iriam assegurar as condições materiais das casas.

A educação da nobreza portuguesa, quando comparada com a alta nobreza francesa e inglesa⁷³, apresentava uma diferença assinalável. Os morgados eram educados em casa por educadores particulares, com resultados pouco brilhantes na maioria dos casos. Pelos Colégios Reais e pela Universidade de Coimbra passaram portanto, muito dos segundos filhos, que estavam destinados a uma vida eclesiástica ou de leis. É claro que estes tinham sempre a possibilidade de suceder como titulares das

⁷⁰ Manuel Severim de Faria, *Famílias Nobres de Portugal*, [s.l.], [s.n.], 1649.

⁷¹ *Ordenações Filipinas*, liv. 5, tit. 92.

⁷² António de Vilas Boas e Sampaio, *Nobiliarchia Portuguesa, Tratado da Nobreza Hereditária Política*, Lisboa, [s.l.], 1725.

⁷³ Em relação aos nobres ingleses, estes tinham uma educação nas Universidades de Oxford e Cambridge.

casas, caso o irmão primogénito morresse. Portugal tinha na educação dos nobres algo de contraditório, ou seja, em vez de serem os primogénitos a ter uma instrução mais cuidada nos Colégios Reais e na Universidade, como acontecia com a nobreza europeia, eram os segundos filhos que beneficiavam dessa educação, enquanto os primogénitos estavam sujeitos a uma educação doméstica, ingressando desde muito cedo em instituições militares.

Durante o século XVIII, o Marquês de Pombal vai inaugurar uma escola destinada ao ensino dos jovens fidalgos portugueses, em regime de internato, cujos estatutos foram publicados a 7 de Março de 1761, com a designação de Colégio Real dos Nobres de Lisboa⁷⁴. Este colégio tinha como objectivo disciplinar o comportamento dos jovens nobres, ao mesmo tempo que a habilitava com o saber necessário para ocupar os mais altos cargos da Nação. Os estudos compunham-se de uma parte literária assente no Latim e no Grego, de História, etc., a vertente científica, era constituída pela Matemática, a Física Experimental, a Arquitectura, etc. e por uma parte de desenvolvimento físico, de Equitação, Esgrima, etc. O colégio abriu portas em 19 de Março de 1766, e era formado por professores na sua grande maioria estrangeiros, especialmente de nacionalidade italiana.

Muito provavelmente Bernardo Ramires Esquível terá frequentado o Colégio Real dos Nobres de Lisboa; infelizmente não temos a confirmação da sua presença nessa instituição. No entanto, somos levados a crer que sim, uma vez que era nobre, e um notável homem de letras, como poderemos testemunhar mais adiante através dos inúmeros documentos que nos deixou sobre temas marítimos.

As casas titulares estavam sujeitas a algumas regras escritas de indivisibilidade, de primogenitura, e de masculinidade (eram bens que se transmitiam por *sucessão* e não por *herança*⁷⁵). Existiam mesmo algumas casas que não tinham bens livres adquiridos e eram frequentes os inúmeros casos de renúncia à herança entre os titulares. Importa não esquecer, no entanto, que a consagração institucional da dita nobreza titular suscitava uma enorme procura de filhas e filhos segundos por parte dos titulares das casas. Contudo, sempre existiram alternativas matrimoniais para a colocação dos filhos e das filhas; no entanto, estas alternativas implicavam despesas mínimas para as casas⁷⁶.

⁷⁴ Vide Rómulo de Carvalho, *História da fundação do colégio real dos nobres de Lisboa*, Coimbra, Atlântida, 1959.

⁷⁵ Os bens herdados eram aqueles que eram objecto de partilha. Muitas casas, como veremos, quase não tinham bens livres, ou os que tinham não chegavam para pagar as dívidas dos anteriores titulares.

⁷⁶ Designadamente, que não exigiam a dotação das filhas.

A legislação elaborada pelo Marquês de Pombal relativa aos casamentos da aristocracia, partia, aparentemente, dos mesmos pressupostos, constantes do preâmbulo da primeira das leis de 17 de Agosto de 1761:

“(…) a experiência tem mostrado os grandes inconvenientes, que se seguem á conservação, e ao augmento da principal Nobreza dos Meus Reinos, não só de se dividirem por iguaes porções, ou legítimas, as heranças dos Fidalgos entre os seus Filhos varões, e Filhas femeas; tirando-se assim aos Primeiros os meios para se empregarem no serviço da Minha Coroa; e para acrescentarem nelle o esplendor das suas respectivas Famílias; mas tambem de se constituirem ás Filhas femeas ilimitados dotes para seus casamentos, de sorte que nas faculdades das casas, nas quaes concorrião muitas Filhas, não concorria dar-lhes o estado do matrimonio sem se arruinarem inteiramente com a constituição de tantos dotes; seguindo-se delles tambem prejuizo grande ás outras casas que os recebem; já pela dificuldade de os segurarem; já porque, entrando nellas alfaías, e móveis corruptiveis, sahirão depois por despendiosos pleitos, e execuções effectivas em moeda corrente, ou bens sólidos, e estáveis”⁷⁷.

As filhas ficavam assim excluídas das partilhas dos bens livres, mas (re)afirmava-se o direito a serem os “Irmãos, ou Parentes obrigados a allimentallas com decência”⁷⁸. Tal como podemos observar no capítulo anterior, todas as filhas que Bernardo Ramires Esquível teve e que não contraíram matrimónio, ficaram a viver com os irmãos, sendo estes os que as sustentavam.

O destino dos filhos só pode ser entendido se tivermos em conta a importância da noção de uma casa:

“os nossos portuguezes ordinariamente destinão seus filhos para varios empregos. O primeiro segue as armas, huns as letras e outros a Igreja. Conheção-lhes os pays as inclinaçoens [...]; e logo dos primeiros anos dem a cada hum o que ha de ser seu. Qualquer arte he longa, e a vida breve”⁷⁹.

Em relação ao destino das filhas: “estas, como se fossem pestes das casas, deitem-se fora delas com mayor brevidade, que for possivel. Vaõ ser educandas nos conventos, ou representar o papel de filhas nas casas aonde haõ de ser mãys”⁸⁰.

O destino eclesiástico de grande parte das filhas era costume universal nas casas titulares; uma vez existindo muitas filhas, apenas poderá haver dote para casar uma como convinha.

⁷⁷ Damião António de Lemos Faria e Castro, *Politica Moral, e Civil, Aula da Nobreza Lusitana*, Lisboa, 1743, tomo I, p. 197.

⁷⁸ Id., *ibid.*, p. 197.

⁷⁹ Id., *ibid.*, pp. 197-198.

⁸⁰ Id., *ibid.*, p. 198.

A escolha dos cônjuges para os sucessores das casas titulares constituía um momento fundamental da sua existência. Esta opção era muito importante para a manutenção da família e claro está da riqueza no seio da mesma.

“Aos Reinos são necessarias as alianças, e ás familias as amizades. As que Economo deve cultivar com mayor cuidado são as dos genros, e parentes. As que se adquirem com os casamentos, hão de corresponder á qualidade das pessoas. Hum casamento mau eclipsa as luzes de familia ilustre, e antiga. Ellas são as arvores dos Reinos; e assim como a vegetação naturalmente degenera, do mesmo modo as familias perdem a virtude da nobreza, se em cada casamento não renovam hum ramo”⁸¹.

A junção de duas casas ricas e importantes poderia elevar a Casa Titular, fortalecendo-a ainda mais junto da Realeza.

PARTE II – AO SERVIÇO DA MONARQUIA

Capítulo 1 – A Marinha

Antes de expormos a realidade da Marinha de Guerra Portuguesa no século XVIII, época em que o Almirante biografado esteve ao serviço da Coroa, e tendo em vista um melhor esclarecimento e compreensão destas matérias, tornou-se óbvio para nós a necessidade imperiosa de resumidamente relatar a História da Marinha Portuguesa desde os seus primórdios até ao século em análise.

Portugal situa-se na extremidade Sudoeste do continente europeu, por isso ao largo da sua costa passam desde a Antiguidade as Rotas Marítimas provenientes do Mediterrâneo para o Norte da Europa, tais como aquelas que eram originárias do Atlântico Sul. Em virtude da sua boa localização junto ao Atlântico, Portugal irá beneficiar, no tocante a locais, que facilmente possibilitassem o acesso ao mar, na sua dupla vertente: entrada e escoamento de populações ligadas à actividade marítima.

Durante o primeiro século da nacionalidade portuguesa, os esforços centraram-se na conquista de territórios aos muçulmanos. Desde as origens que nas suas fronteiras terrestres o Reino sofria várias pressões, o que facilitou um interesse crescente pelo mar e as imensas potencialidades que este oferecia. Por mar chegavam os reforços das

⁸¹ Id., *ibid.*, p. 201.

Cruzadas que vinham auxiliar nas conquistas territoriais; era igualmente por esta via que se obtinham grande parte dos alimentos necessários à subsistência das populações.

Criada juntamente com a Nacionalidade, a Marinha Portuguesa tem uma história que se confunde com a própria história da Nação. Os primeiros documentos relacionados com as actividades marítimas nacionais datam do século XII e retratam a economia medieval portuguesa, voltada essencialmente para a pesca e o comércio marítimo. No campo militar, verificámos que logo na conquista de Lisboa no ano de 1147, se alude à Marinha Lusa e ao papel desempenhado pelo comandante das galés nacionais; mais tarde, no ano de 1180, temos expressa referência a uma primeira batalha naval, combate esse que se realizou junto ao Cabo Espichel. Esta batalha teve como comandante das forças portuguesas, o lendário D. Fuas Roupinho, que terá derrotado os muçulmanos. Nos anos seguintes, 1181 e 1182 existem relatos de duas incursões portuguesas a Ceuta, sendo que na segunda D. Fuas Roupinho acabou por falecer.

No século XIII a nossa Marinha participou na tomada de algumas povoações do litoral, como Alcácer do Sal, Silves e Faro e nas lutas com Castela, através de várias incursões à Galiza e à Andaluzia e até em acções de ataque conjunto concertado com outras forças cristãs contra os muçulmanos. Depois de conquistado todo o território nacional, os reis portugueses dedicaram-se ao desenvolvimento das actividades marítimas, à criação de uma política para o mar, apostando numa força naval permanente capaz de defender eficazmente o território e as navegações nacionais dos ataques dos piratas mouros.

Durante o reinado de D. Dinis a Marinha Portuguesa vai sofrer uma evolução com a contratação de um genovês de nome Manuel Pessanha, ficando este responsável pela direcção de toda a Marinha Lusitana. Em 1323 é instituído em Portugal o seguro marítimo, e em 1336 e 1341, assistimos às primeiras tentativas de uma expansão através do Atlântico, com a expedição às Ilhas Canárias patrocinada pelo rei D. Afonso IV. Ainda neste século, no ano de 1352, Portugal assinou com a Inglaterra um importante acordo sobre comércio marítimo. Em meados do século XIV, o rei D. Fernando preocupou-se com a criação de uma Marinha forte que servisse as suas aspirações militares e consequentemente enriquecesse o Reino, monopolizando para esse efeito o comércio marítimo, pelo que instituiu, em 1377, privilégios aos proprietários de navios com mais de cem toneladas. A pesca atingiu igualmente neste período um notório desenvolvimento, fazendo-se já em pleno mar alto e em águas distantes, graças às melhorias das condições de resistência das embarcações.

No início do século XV, com uma nova dinastia à frente dos destinos da Nação, o país vai finalmente entrar num período de paz e estabilidade, o que permitiu o desenvolvimento da agricultura, das pescas e do comércio marítimo.

Numa Europa ainda envolvida em guerras e conflitos feudais, a estabilidade política e social existente em Portugal, tornava a Nação no único país europeu capaz de iniciar metodicamente e com êxito a exploração do Atlântico.

Foram os marinheiros da conquista de Lisboa, dos combates com os mouros, dos primórdios da pesca e das expedições às Canárias, os iniciadores dessa plêiade de mareantes que levou os navios portugueses aos quatro cantos do Mundo.

A Expansão Portuguesa do século XV desenvolveu-se em quatro frentes:

- A expansão territorial para o Norte de África.
- A exploração hidrográfica da costa africana e das ilhas Canárias.
- A exploração oceanográfica e meteorológica do oceano Atlântico.
- O desenvolvimento da arte de navegar com a utilização dos métodos astronómicos e da bolina.

A expansão territorial em Marrocos iniciou-se no ano de 1415, com a conquista de Ceuta. Este campo da Expansão Portuguesa estava, como é óbvio, inserido na grande luta entre o Cristianismo e o Islão. As explorações ao longo da costa africana culminaram com a passagem do cabo da Boa Esperança. A estas descobertas estão associadas as viagens para o mar largo e que, objectivamente, se destinaram a estudar as condições meteorológicas das viagens a terras africanas, ou melhor, ao seu regresso. Como corolário destas viagens de exploração, Vasco da Gama descobriu o Caminho Marítimo para a Índia.

A Época dos Descobrimentos veio pôr, entretanto, em plano de destaque as amplas possibilidades do transporte marítimo oceânico e as suas virtualidades económicas e militares. As rotas do Atlântico Sul e do Índico tornaram Portugal numa potência mundial, permitindo-lhe um domínio económico daquelas novas rotas e mercados e também a sua projecção militar nestas paragens.

É lícito afirmar que a ocupação portuguesa no Oriente não foi pacífica face à oposição dos muçulmanos instalados. D. Francisco de Almeida, na sequência de uma série de acções navais contra os turcos, possibilitou em 1509, a célebre Batalha Naval

dos Rumes, frente a Diu, na qual obtém uma estrondosa vitória. Mais tarde, foi a vez de Afonso de Albuquerque consolidar a presença lusitana no Oriente, conquistando cidades de importância estratégica vital para o domínio do Índico e destruindo o que restava do poder naval turco.

Não obstante, os navegadores portugueses continuaram o seu progresso para Oriente. Foram mais longe, chegando a visitar o arquipélago Malaio, o Sudoeste Asiático, a China e mesmo a Austrália; alcançam a ilha de Thai-Van (a que chamam de Formosa) e o Japão. Penetraram igualmente no Mar Vermelho, tentando atingir Suez, para ali destruir a esquadra turca com o firme propósito de impor a hegemonia portuguesa naquelas águas.

Toda esta acção só foi possível, mercê de uma capacidade naval de excepção servida por um superior conhecimento das técnicas de navegação, e também da Construção Naval, aliados a uma inquebrantável determinação na defesa dos interesses nacionais.

Desde o século XV que assistimos a uma evolução na construção naval e na arte de navegar, possibilitando desta forma dotar os navios portugueses de melhores condições para as necessidades da época. Desde cedo que D. João II mandou artilhar as caravelas de forma a que estas usufríssem, por largos anos, de uma enorme superioridade no combate frente às pesadas e evoluídas naus dos seus oponentes.

Apesar da perda da independência em 1580, devido à morte de D. Sebastião em 1578, e do envolvimento da Marinha Portuguesa em conflitos que originaram elevadas perdas de navios, esta continua bastante activa, especialmente no que toca à luta contra os corsários. Ligado à Espanha por uma Monarquia dualista, aquilo a que chamamos de União Ibérica, Portugal iria ver o seu vasto Império a ser atacado por forças inglesas, francesas e holandesas, antigos aliados que por força do seu conflito com Espanha, tornam obsoletos os acordos de paz anteriormente celebrados forças com Portugal independente. Devido a uma baixa densidade populacional, Portugal no início do século XVII assiste impotente ao lento desmoronar do seu grandioso império às mãos dos seus novos e poderosos inimigos.

1. A Marinha Portuguesa no Século XVIII

“O estudo do movimento marítimo e mercantil dos portos de Portugal durante o Século XVII está por fazer. Dificuldades de natureza diversa têm arredado os investigadores de tão interessante quanto árduo trabalho (...). Para o século XVIII, o material aparece em maior abundância, mas a aspereza do empreendimento é ainda assaz grande”⁸².

Nesta época, a Marinha de Guerra Portuguesa, tal como a maioria das marinhas europeias, enfrentava algumas dificuldades no que diz respeito às rotas comerciais atlânticas, o que dificultava em muito, quaisquer tipos de acções de controlo naval.

Situação idêntica ocorria com os seus inimigos, cujas forças também não tentavam estabelecer qualquer outra forma de presença naval, para além daquela que constituía o ameaçarem, preferencialmente, os navios mercantes, evitando enfrentar as forças navais peninsulares, visto ser mais simples enfrentar um navio mercante do que um couraçado de guerra. Esta realidade consubstanciava-se no facto de nunca terem tentado alcançar o controlo naval desse espaço marítimo⁸³, o que permitia que tanto os piratas do Norte de África, nomeadamente os argelinos, como os reinos cristãos da Europa, não tivessem o controlo absoluto do mar.

Um dos principais objectivos de uma força naval é a destruição do inimigo, o que naturalmente resultará numa vitória. O modo como essa vitória é alcançada pode ser diverso: através de uma grande batalha ou por intermédio de um bloqueio marítimo, tal como aconteceu em finais do século XVIII, inícios do seguinte, quando as forças navais inglesas bloquearam as forças francesas e espanholas nos seus portos, fazendo com que fosse raro que estas se fizessem ao mar e, conseqüentemente, se travassem combates navais entre forças navais numerosas. É claro que uma vitória naval tem mais impacto do que um bloqueio, uma vez que provoca um maior desgaste no adversário, privando-o, desse modo, de recursos essenciais para que este consiga, por seu lado, obter o controlo naval. Mas também é verdade que isso tem os seus custos. Num confronto naval a força vencedora tem muito mais a ganhar, é uma verdade insofismável, mas se o vencedor perder um navio de guerra também irá ter algum prejuízo. Quando se obtém

⁸² Virgínia Rau, “Rumos e Vicissitudes do Comércio do Sal Português nos séculos XIV a XVIII”, *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, III série, nº 7, 1993, pp. 5-27.

⁸³ Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português 1574-1592*, Lisboa, Editora Prefácio, 2004, pp. 124-126.

uma vitória naval, para além dos navios que resultam em perda total, por afundamento ou por incêndio, muitos outros navios eram capturados, o que permitia que a força vencedora pudesse copiar para os seus navios as inovações que os navios inimigos tivessem desenvolvido. Convém lembrar que a perda, por morte ou incapacidade resultante de ferimentos ou captura, de homens treinados, era talvez, o maior prejuízo que se poderia ter, na medida que a perda de um navio, acarretava em média uma espera de cerca de um a dois anos até outro ser construído, enquanto a substituição a curto prazo de um marinheiro era muito mais difícil, uma vez que demorava vários anos a treinar com sucesso um homem para as artes da guerra no mar. Esta era uma das grandes razões estratégicas para que não existissem grandes confrontos navais, onde se jogasse tudo. A ausência de batalhas marítimas decisivas impossibilitava, desta forma, um controlo absoluto do mar.

O instrumento fundamental na obtenção da supremacia naval eram os navios de guerra, que tinham a tarefa, para além de fazer frente aos interesses navais das outras nações, de apoiar e proteger interesses comerciais. Esses meios navais tinham de possuir características próprias e específicas para conseguir desempenhar, com sucesso, as suas missões militares e civis. Mas para se construir tais navios de guerra, era preciso existir capital, tecnologia e homens treinados. Um navio de guerra por si só já era complicado de construir, a que acrescem os custos da construção, apetrechamento e manutenção elevadíssimos.

Até aos meados do século XVII, Portugal possuiu e construiu navios que lhe permitiam cumprir alcançar esse estatuto; contudo e, principalmente a partir dos inícios do século XVIII, qualquer nação com aspirações a ser considerada ao mesmo nível das principais nações marítimas, tinha que possuir navios de primeira categoria⁸⁴, ou seja, com cem ou mais peças de artilharia⁸⁵. Nesse período, no entanto, Portugal em número total de navios, encontrava-se em quinto lugar, imediatamente a seguir aos Países Baixos, mas com mais navios oceânicos que, por sua vez, eram de menores dimensões devido às limitações em calado dos seus portos⁸⁶.

⁸⁴ Portugal vai fazer como a marinha britânica, que tinha os navios de guerra agrupados em categorias conforme o número de canhões de cada embarcação. No início do século XVIII, um navio de primeira categoria tinha 100 canhões, um navio de segunda categoria, 90 de terceira, entre 80 e 70, de quarta, ente 64 e 50, de quinta entre 40 e 28 e de sexta, menos de 24.

⁸⁵ José Rodrigues Pereira, *Campanhas navais. A marinha portuguesa na época de Napoleão. 1793-1807*, vol. I – A Armada e a Europa, Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 28.

⁸⁶ Id., *ibid.*, p. 29.

Quadro 7 – Classificação dos Navios de Artilharia.

1.ª Classe	São navios, com cerca de 70 metros de comprimento, na bateria inferior, e destinados geralmente a navio-chefe da esquadra. Com 875 homens de guarnição, estão armados com mais de 100 canhões de 12 a 32 libras divididas em 3 baterias; o seu elevado custo, superior a 100.000 libras, limitava o número de unidades, eram portanto poucos os navios deste tipo em serviço nas esquadras.
2.ª Classe	Ligeiramente mais pequenos que os anteriores, tem cerca de 65 metros de comprimento na bateria inferior, armava com 90 a 98 peças em 3 baterias e um dos seus defeitos era que, tal como os de 1ª Classe, com mau tempo, as peças da bateria inferior não podiam ser utilizadas por estarem muito próximas da linha de água.
3.ª Classe	Este tipo de navio de linha aparece-nos em várias versões; de 80 peças em 3 baterias com 55 metros de comprimento na bateria; de 70 peças em duas baterias, com 52 metros de comprimento; de 60 peças em duas baterias com 49 metros de comprimento. As guarnições oscilavam entre 720 a 490 homens. Eram a base das esquadras no virar do século XVIII para o XIX.
4.ª Classe	Montando entre 50 e 56 peças, este navio de duas baterias tem 48 metros de comprimento e uma guarnição de 350 homens. Era um navio barato com um custo de 26.000 libras, e a sua tarefa era servir de navio-chefe em esquadras de cruzeiro nos territórios ultramarinos.
5.ª Classe	Navios de 42 a 48 metros de comprimento, com 36 a 48 peças, geralmente classificados como fragatas, foram utilizados como corsários no ataque ao comércio marítimo; a sua guarnição era de 250 homens, geralmente voluntários, pela promessa dos prémios de presa.
6.ª Classe	Esta ágil classe de navios com 41 metros de comprimento e 24 a 30 peças, era utilizado como correio ou escolta de navios mercantes, com 195 homens de guarnição. O seu custo não ultrapassava as 10.000 libras.

Fonte: José Rodrigues Pereira, *Campanhas navais. A marinha portuguesa na época de Napoleão. 1793-1807*, vol. I – A Armada e a Europa, Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 31.

Em simultâneo, e de modo a apoiar a esquadra, importava que as nações possuíssem uma organização logística capaz de manter os navios por longos períodos no mar. Esta capacidade, só se tornou prática corrente no século XVIII, numa altura em que os próprios navios e os conhecimentos médicos tinham evoluído o suficiente para o permitir. O país que melhor se desenvolveu nesta matéria, devido à natureza das suas acções navais foi, naturalmente, a Inglaterra. Portugal, apesar de aliado desta e de ter enviado diversas forças navais para cooperar com os ingleses, nunca chegou a possuir essa capacidade logística, sendo os navios lusos de uma forma geral, obrigados a praticar curtas escalas nos portos; não obstante, por variadíssimas ocasiões permanecerem longos períodos no mar. Como aconteceu, por exemplo, nas operações de bloqueio no Canal da Mancha a 5 de Julho de 1793, em que a frota portuguesa, comandada pelo Tenente-General Bernardo Ramires Esquível, e no Mediterrâneo, em que os navios portugueses se apoiaram sempre em terra.

Assim, e se aparentemente Portugal tinha todas as capacidades técnicas para se tornar uma potência naval, em nossa opinião, tal nunca aconteceu porque os dirigentes portugueses preferiram utilizar os recursos económicos disponíveis, sempre escassos, maioritariamente na construção de navios, em número e tipo mais adequados para proteger as linhas de comunicação entre a metrópole e as colónias, fundamentais para a sobrevivência do reino, do que para o combate entre forças navais de grandes dimensões. No século XVIII e inícios do XIX, essas funções eram principalmente atribuídas aos navios de setenta e quatro peças, apoiados por navios mais ligeiros, como era o caso das fragatas.

Com a reforma administrativa de 1763, fora criada a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, com a função de dirigir todos os assuntos da Corporação e dos territórios de Além-Mar, reformando não só os navios como os arsenais de Marinha. Em 1770, é nomeado Secretário de Estado, Martinho de Melo e Castro⁸⁷. Com esta nomeação inicia-se um período de ressurgimento da Marinha de Guerra através da acção persistente desta personagem, e mais tarde do seu sucessor, D. Rodrigo de Sousa Coutinho⁸⁸. Desta forma, os arsenais de Marinha, intrinsecamente ligados à reforma naval, precisam ser entendidos como garante da segurança nas rotas marítimas e comerciais entre os dois lados do Atlântico, além da primitiva função de defesa dos Domínios Ultramarinos. Outro ponto importante a realçar, é a militarização da Marinha Portuguesa, com criação de postos específicos para a sua profissionalização e maior ligação com os dilemas do Estado. A Marinha de Guerra Portuguesa torna-se assim uma corporação militar e profissional, ao contrário do que acontecia na época do Império Marítimo português.

A Academia Real de Marinha de Lisboa foi criada por Carta de Lei de 5 de Agosto de 1779. Esta Academia destinou-se a ministrar os conhecimentos indispensáveis para a formação dos oficiais da Armada Real e da Marinha Mercante, sob a forma de um curso de Matemática redigido por três lentes durante o período de

⁸⁷ José Carlos Amado, *Martinho de Melo e Castro*, Lisboa, Academia de geografia de Lisboa, 1985, pp. 141-150.

⁸⁸ Nasceu em Chaves a 4 de Agosto de 1745, faleceu no Rio de Janeiro a 26 de Janeiro de 1812, sendo filho de D. Francisco Inocência de Sousa Coutinho e de D. Ana Luísa Joaquina Teixeira. Era irmão de D. Domingos António de Sousa Coutinho, conde e marquês do Funchal. Seguindo a carreira diplomática, foi ministro plenipotenciário e enviado extraordinário em Turim, sendo depois chamado a Portugal em 1795, quando faleceu Martinho de Melo e Castro, para o substituir na pasta do ministério da marinha, em que prestou relevantes serviços, continuando a obra de reorganização encetada por aquele ministro criando o corpo de engenheiros construtores e a junta da fazenda de marinha.

três anos. Esta Academia iria manter-se em funcionamento até 11 de Janeiro 1837, passando a designar-se Escola Politécnica e mais tarde Faculdade de Ciências de Lisboa. Esta aposta de uma formação técnica naval de ponta dos seus quadros oficiais estendeu-se a todo o corpo da Marinha, contribuindo para a efectiva modernização de um dos sustentáculos do reino. Este grande número de reformas navais pode ser definido através de três pontos gerais.

Ponto número um é a reconstrução naval do antigo estaleiro de Lisboa, a Ribeira das Naus, aquele que era até então o principal estaleiro português, que tinha sido completamente destruído pelo terramoto de 1755. O segundo ponto, a militarização completa da Marinha de Guerra e a sua eficaz utilização juntamente com a Marinha Mercante na protecção de cargas valiosas. No quadro das modificações sociais operadas no reino durante o período pombalino, a completa militarização da Marinha ocupou um lugar de relevo. Isso porque os nobres e fidalgos que buscavam títulos e mercês ao serviço da Marinha, na maior parte dos casos sem possuírem qualquer nível profissional, viram deste modo vedado o acesso, e os que de facto, tinham conhecimentos profissionais foram absorvidos pela criação de uma estrutura hierárquica de postos militares para oficiais da Marinha Real. O terceiro ponto gerado pela reforma naval, actuou a par de uma outra grande reforma pombalina, a reforma educacional, pois a Marinha de Guerra necessitava de um grande número de oficiais para tripular os seus navios, sem contar com os mercantes. O objectivo que visava a médio prazo, consistia em livrar-se da perigosa e horrorosa contratação de oficiais estrangeiros que muito debilitavam financeiramente a Coroa Portuguesa, e apostar na racionalização económica proporcionada pela criação de novos postos para oficiais portugueses.

Sob a orientação do Ministro Martinho de Melo e Castro, a Marinha Portuguesa vivia, nos finais do século XVIII, um período de grande expansão⁸⁹. O nosso importante comércio marítimo, aliás, requeria, para o proteger, um adequado poder naval. A Marinha dispunha, então, no Portugal Europeu, de treze naus, dezasseis fragatas, três corvetas, sete bergantins e oito charruas, a que acresciam ainda as forças navais surtas no Brasil e na Índia. Os navios eram modernos, bem armados e tripulados por cerca de catorze mil homens. O serviço da escolta aos comboios, a caça aos piratas do Norte de África e algumas expedições, como o apoio ao ataque espanhol a Argel, em 1784, mantinham as guarnições bem treinadas e motivadas. Com estes meios organizavam-se

⁸⁹ António José Telo, *Homens e doutrinas e organização. 1824-1974*, tomo I, Lisboa, Academia da Marinha, 1999, pp. 1-2.

três forças navais: a Esquadra de Guarda-Costas, a Esquadra do Estreito, com base em Algeciras ou Gibraltar, e a Esquadra do Mar Oceano, que pairava ao largo dos Açores, com a missão de proteger a navegação proveniente do Brasil ou da Índia.

O único momento em que Portugal desempenhou um papel mais activo no teatro internacional, para além do Período Dualista – mas aí arrastado pelas políticas dos monarcas espanhóis –, foi a partir dos finais do século XVIII, em que o país se viu envolvido, não só nas acções contra os corsários franceses em particular, como também nas acções de bloqueio naval que os ingleses realizavam aos portos franceses e, mais tarde, aos espanhóis. Mas convém não esquecer que Portugal nos séculos XV e XVI edificou claramente aquele que foi o primeiro Império Marítimo, tornando-se, desta forma, na primeira potência naval mundial⁹⁰.

Contudo, após a partida da corte para o Brasil, em 1807, o declínio da Armada tornou-se notório, em muito resultante da nossa política de alianças que privilegiou a Inglaterra que, por seu turno, face à sua superioridade que detinha nos mares, não necessitava dos nossos navios e terá canalizado toda a nossa economia para financiar o Exército português, esse sim, fundamental para as operações inglesas na Península Ibérica⁹¹.

No entanto, no Atlântico, embora numa zona muito confinada, ideal para a actuação dos meios navais da época, Portugal exerceu um eficaz controlo marítimo. A área onde tal ocorreu foi a zona do estreito de Gibraltar, através da *Armada do Estreito*, que foi criada nos inícios do século XVI, e que tinha como objectivo principal, fazer frente à ameaça que representavam os piratas e corsários do Norte de África⁹².

Esta armada, apoiada no porto de Ceuta e pela região do Algarve, exercia um verdadeiro controlo naval na área do Estreito de Gibraltar, tentado conter as acções dos corsários muçulmanos contra a navegação comercial lusa e, simultaneamente, apoiar as acções de corso praticadas pelos portugueses, de modo a impedir os movimentos comerciais muçulmanos⁹³.

⁹⁰ George Modelski e William R. Thompson, *Seapower in Global Politics, 1494-1993*, Houdmills and London, The Macmillan Press, 1988.

⁹¹ António José Telo, *op. cit.*, pp. 14-15.

⁹² Rui Landeiro Godinho, “A Armada do estreito de Gibraltar no século XVI”, Francisco Contente Domingues e Jorge Semedo de Matos, org., *A guerra naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 2003, pp. 117-137.

⁹³ Vasco Resende, “Os portugueses em Marrocos e a guerra no mar no princípio do século XVI”, *idibem*, *ib.*, pp. 101-115.

Esse controlo era mais ou menos efectivo, dependendo do apoio que essa força naval recebia dos monarcas portugueses; e, não obstante as diversas dificuldades com que se debateu, esta manteve-se mais ou menos sem interrupções até ao século XIX, apesar dos piratas e corsários do Norte de África se terem mantido sempre activos, ameaçando tanto a navegação da área, como fazendo assaltos a terra, chegando mesmo ao cúmulo de atacar os Açores e a Madeira⁹⁴!

Aproveitando o apogeu da Marinha de Guerra Portuguesa, a partir do último quartel do século XVIII, Portugal desencadeou diversas acções contra os piratas muçulmanos que continuavam na zona do Estreito, pilhando e capturando reféns, conseguindo, desse modo, até meados do século seguinte, que fossem assinadas tréguas⁹⁵.

Estas tréguas, que colocaram a salvo a navegação portuguesa, mantiveram a navegação de outras nações sob a ameaça permanente dos corsários. Sem o apoio da Esquadra do Estreito, outras nações ocidentais foram obrigadas a enviar meios para a área. Facto curioso e prenhe de consequências futuras, no caso dos Estados Unidos da América, estes foram obrigados a criar, formalmente, a sua marinha.

Portugal no último quartel do século XVIII ombreará com os restantes países da Europa, beneficiando das grandes reformas realizadas na Marinha, chegando a 1793, com uma frota bastante vasta e diversificada como se pode conferir no seguinte quadro⁹⁶:

Quadro 8 – Frota Portuguesa no Século XVIII.

Tipo	Peças	Nome	Anos de Serviço	Guarnição
Naus	90	<i>Nossa Senhora da Conceição (depois de 1794 Príncipe Real)</i>	1771-1822	950
	74	<i>Coração de Jesus e D. Maria I</i>	1789-1810	639
	80	<i>Vasco da Gama</i>	1792-1823	663
	74	<i>Rainha de Portugal</i>	1791-1848	669
	64	<i>Nossa Senhora do Bom Sucesso (depois de 1800 D. João de Castro)</i>	1766-1822	633
	64	<i>Santo António e São José (depois de 1794 Infante D. Pedro Carlos, depois de 1806 Martin de Freitas)</i>	1763-1822	634
	74	<i>Nossa Senhora da Ajuda e São Pedro de Alcântara (depois de 1793 Princesa da</i>	1759-1834	562

⁹⁴ Luís Ramalhos Guerreiro, *O grande livro da pirataria e do corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, pp. 201-236.

⁹⁵ Jorge Afonso, “A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino”, Francisco Contento Domingues e Jorge Semedo de Matos, org., *A guerra naval no Norte de África [...]*, pp. 187-227.

⁹⁶ José Maria Latino Coelho, *História militar e política de Portugal*, vol. 2, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874, p. 254.

		<i>Beira)</i>		
	64	<i>São José e Nossa Senhora das Mercês</i>	1761-1794	457
	74	<i>Nossa Senhora do Pilar, (depois de 1793 Conde D. Henrique)</i>	1763-1822	753
	54	<i>Nossa Senhora de Belém e São José</i>	1766-1805	396
	64	<i>São Sebastião</i>	1767-1832	574
	64	<i>Nossa Senhora do Monte do Carmo, a Medusa</i>	1786-1822	663
	74	<i>Nossa Senhora das Prazeres (depois de 1797 Afonso de Albuquerque)</i>	1767-1822	663
Fragatas	36	<i>Ulisses (depois de 1804 Urânia)</i>	1792-1807	329
	44	<i>Nossa Senhora da Graça, a Fénix</i>	1787-1819	379
	34	<i>Santa Ana e São Joaquim</i>	1761-1804	200
	36	<i>São Francisco Xavier e Santo António</i>	1769-1820	250
	34	<i>Princesa do Brasil, a Torta</i>	1774-1807	300
	36	<i>São Miguel e Almas Santas</i>	1776-1804	250
	24	<i>Real Fidelíssima</i>	1777-1817	200
	24	<i>Temível Portuguesa (depois de 1828 charrua Afonso de Albuquerque, depois de 1836 corveta Fénix Constitucional depois de 1838 corveta Damão)</i>	1778-1844	121
	40	<i>Nossa Senhora do Bom Despacho, o Cisne</i>	1779-1802	355
	40	<i>Nossa Senhora do Livramento, o Golfinho</i>	1782-1814	300
	44	<i>Nossa Senhora das Necessidades, a Tritão</i>	1783-1819	329
	48	<i>Nossa Senhora da Vitória, a Minerva</i>	1788-1809	349
	40	<i>São João. Príncipe do Brasil</i>	1789-1807	308
	48	<i>Princesa Carlota</i>	1791-1812	379
	44	<i>São Rafael, Princesa do Brasil</i>	1791-1794	338
	36	<i>Vénus</i>	1792-1827	300
	36	<i>Santa Teresa, a Tétis</i>	1793-1823	300
Corveta		<i>Nossa Senhora da Vitória</i>	1784-1798	
Bergantins	24	<i>Lebre, a Grande</i>	1788-1821	
	24	<i>Falcão</i>	1789-1798	
		<i>Voador (depois de 1820 classificado como Corveta)</i>	1790-1823	
		<i>Serpente do Mar (depois de 1816 corveta Calipso)</i>	1791-1831	
	24	<i>Gaivota do Mar (passou à Marinha do Brasil com corveta Liberal)</i>	1792-1822	
	24	<i>Diligente, Sem Nome, Palhaço ou Novo</i>	1792-1810	
Transportes (Charruas)		<i>São José, Príncipe da Beira</i>	1775-1799	
	28	<i>Santo António, o Neptuno</i>	1775-1799	
		<i>Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José</i>	1777-1796	
		<i>Santíssimo Sacramento, Coração de Jesus e Águia</i>	1779-1800	
		<i>Santo António, o Polifemo</i>	1779-1800	
		<i>Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José</i>	1781-1793	
		<i>Santo António, Providência</i>	1790-1793	
		<i>Nossa Senhora da Esperança, Nova Princesa do Brasil</i>	1793-1796	
Iates		<i>São Martinho de Todos os Santos</i>	1789-1798	
		<i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>	1793-1798	
Chalupa		<i>Nossa Senhora do Monte do Carmo</i>	1787-1794	

Cúteres		Galgo (depois de 1788 classificado como Bergantim)	1786-1796	
		Balão (depois de 1797 classificado como Bergantim)	1792-1822	
Pala	16	<i>Nossa Senhora da Penha de França</i>	1787-1794	
Manchuas	9	<i>Santa Ana</i>	1782-1807	
	9	<i>Nossa Senhora da Ajuda</i>	1782-1804	
Gália	9	<i>Nossa Senhora do Resgate</i>	1786-1794	
Galvetas	9	<i>Nossa Senhora do Amparo</i>	1771-1830	
		<i>Santo Inácio</i>	1771-1819	
Naus da Carreira da Índia		<i>Nossa Senhora da Conceição, Santo António, Ásia Feliz</i>	1778-1808	
		<i>Nossa Senhora da Penha de França e Marquês de Angeja</i>	1787-1797	
		<i>São Luís e Santa Maria Madalena, a Trovoada</i>	1788-1793	

Fonte: José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, pp. 10-12.

2. Bernardo Ramires Esquível e a Marinha

Bernardo Ramires Esquível talvez por ter na sua história familiar ilustres antepassados ligados à Marinha Portuguesa, como foi o caso do seu avô homónimo, tenha enveredado pela carreira de armas ao serviço da Marinha.

No dia 27 de Julho de 1744, assentou praça de soldado no Regimento da Armada Real, e a ela pertenceu até ao ano de 1810, ano em que foi dispensado do Comando de Marinha, onde sempre desempenhou as suas funções de forma eficaz e respeitosa. De seguida vamos poder acompanhar como foi a sua vida profissional ao serviço da Marinha de Guerra de Portugal, desvendando as várias missões e peripécias em que participou no decurso da sua longa carreira. Primeiro, e nunca é demais referir quando em 1744, Bernardo Esquível assentou praça de soldado no Regimento da Armada Real, a Marinha Portuguesa encontrava-se numa situação de verdadeiro declínio face ao seu passado glorioso do século XVI. Esta decadência deveu-se em grande medida à grave crise económica que o Reino atravessava e às consequências da União Ibérica.

No último quartel do século XVIII, a Marinha Portuguesa ressurgiu novamente, equiparando-se às mais avançadas marinhas europeias do seu tempo. Bernardo Ramires Esquível era na altura Capitão-de-Mar-e-Guerra. A sua carreira como militar foi sempre realizada de forma ascendente e meteórica, em grande medida devido às suas proezas na arte da guerra no mar ao serviço da coroa, e que o conduziram com o passar dos anos até ao posto máximo da Marinha, com podemos observar no seguinte quadro:

Quadro 9 – Carreira Militar na Marinha Portuguesa.

Ano	Posto
27 de Julho de 1744	Assentou praça de soldado no Regimento da Armada Real.
31 de Março de 1751	É nomeado Alferes no Regimento da Armada Real.
15 de Julho de 1752	É nomeado Capitão-Tenente.
24 de Janeiro de 1762	É nomeado Capitão-de-Mar-e-Guerra.
15 de Setembro de 1780	É nomeado Coronel-do-Mar.
28 de Setembro de 1784	É nomeado Marechal-de-Campo.
16 de Dezembro de 1789	É nomeado Tenente-General, também com exercício na Marinha.
1 de Fevereiro de 1790	É nomeado Tenente-General.
29 de Abril de 1795	É nomeado Conselheiro do Almirantado (primeiro Presidente do Conselho).
12 de Julho 1801	É nomeado Vice-Presidente do Conselho do Almirantado.
31 de Julho 1801	É nomeado Almirante-Efectivo.
12 de Janeiro 1809	É nomeado Comandante da Marinha.
24 de Maio 1810	É dispensado do Comando de Marinha.

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, *op. cit.*, p. 71.

No dia de 27 de Julho de 1744, Bernardo Ramires Esquível com vinte e um anos de idade, assentou Praça de Soldado no Regimento da Armada Real, iniciando assim um extenso percurso ao serviço da Marinha. A 31 de Julho de 1751 foi nomeado Alferes no Regimento da Armada Real, com apenas sete anos de serviço, um ano mais tarde, ascendeu ao posto de Capitão-Tenente.

A 12 de Setembro de 1755 sabemos que embarcou na Nau *Natividade* em direcção ao Brasil, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Miguel Ayres. Este é o primeiro relato onde temos conhecimento de uma viagem que Esquível tenha realizado ao serviço da Coroa. Dois anos depois, no dia 27 de Janeiro, embarcou na Fragata *Arrábida*, novamente sob o comando de Francisco Miguel Ayres. Esta missão que nos seus pormenores é por nós inteiramente desconhecida, tem o seu regresso a Lisboa no dia 24 de Fevereiro desse mesmo ano. No dia 12 de Maio de 1759, sob o comando do Capitão-Tenente João da Costa Atayde, Esquível embarcou na Fragata *Estrela*. É correcto afirmar que as missões em que Esquível normalmente participava tinham um interregno de dois anos, segundo os relatos que nos chegaram. Uma vez mais, não sabemos o conteúdo da missão, mas temos conhecimento que esta terminou em Julho, pois nesse mês a Fragata *Estrela* já se encontrava na barra do Tejo. Também sabemos que todos os tripulantes tinham instruções para permanecer a bordo da fragata até nova ordem. Tal não vai acontecer a Bernardo Ramires Esquível, uma vez que ele no dia 2 de Agosto, se viu obrigado a desembarcar, por se encontrar doente.

A 4 de Abril de 1760, embarcou na Nau *Nossa Senhora da Conceição e S. José* sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra António Borges. Nesse mesmo ano a 28 de Agosto voltou a estar sob as ordens de António Borges, mas desta vez a bordo da Nau

Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro de Alcântara numa missão ao Rio de Janeiro. Nesta viagem a terras de Vera Cruz vai elaborar o *Diário da Viagem que fez a Nao N. Sr^a da Ajuda, e S. Pr^o de Alcantara comboyo da Frota do Ryo de Janeiro*⁹⁷.

No ano de 1762, a 24 de Janeiro foi nomeado Capitão-de-Mar-e-Guerra, sendo também nesse ano, em Julho, agraciado, pela primeira vez, com a nomeação do comando da Fragata *Nossa Senhora da Penha de França*. Ainda no mesmo mês, sob o comando do Coronel-do-Mar António de Brito Freire, zarpou uma esquadra que vai correr a costa portuguesa. Esta esquadra era composta por duas naus e uma fragata, sendo que essa fragata era comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Bernardo Ramires Esquível. No dia 11 de Novembro, Esquível integrou parte da esquadra comandada pelo Coronel-do-Mar João da Costa de Brito, para correr a costa em curso contra os franceses.

Em 16 de Maio de 1763, foi apresentada uma lista tríplice para o comando da Fragata *Nossa Senhora da Arrábida*, sendo que a escolha recaiu sobre o Capitão-de-Mar-e-Guerra Bernardo Esquível. A 9 de Julho, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra José Sanches de Brito largou da barra do Tejo para correr a costa até ao Sul do país e daí seguir em direcção ao Rio de Janeiro. Em 2 de Setembro de 1763, passou mostra de desarmamento à guarnição e tripulação da fragata, sendo que cento e oitenta e dois homens compareceram e sessenta e três faltaram ao compromisso. Nesse mesmo dia o Capitão-de-Mar-e-Guerra Bernardo Ramires Esquível assumiu o comando da Fragata *Nossa Senhora da Estrela*. Meses depois de assumir o comando da fragata, Esquível passou mostra de armamento no dia 18 de Janeiro de 1764, tendo a bordo uma guarnição de duzentos e trinta e um homens.

No dia 29 de Janeiro foi para Cabo Verde, a fim de levar o governador, o ouvidor e uma companhia de infantaria. Regressou a 28 de Abril. No dia seguinte passou mostra de desarmamento da fragata, sendo que no dia 11 de Junho voltou a ser nomeado comandante da mesma fragata.

A 26 de Outubro de 1764, assumiu o comando da Nau *Nossa Senhora da Natividade*. Nesse mesmo dia passou mostra de armamento, tendo trezentos e oitenta e oito homens. Nesse mesmo ano foi-lhe atribuído o comando da Nau *S. José e Nossa Senhora da Conceição*.

⁹⁷ Documento que se encontra na Biblioteca Central de Marinha e que infelizmente está em muito mau estado, com as folhas todas soltas.

Em 1765 sabemos que Esquível, escreveu um documento intitulado *Memoria Das Esmolas Que Bernardo Ramires Esquível Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Tem feito livremente tirar á Equipagem das Naus que debato do seu comando tem paçado ao Mar do Sul*. No dia 28 de Fevereiro desse ano passou mostra de armamento à Nau *S. José e Nossa Senhora da Conceição*, tendo esta a bordo quatrocentos e trinta e nove homens; nesse mesmo dia partiu rumo ao Rio de Janeiro, mas somente com duzentos e quarenta e seis homens. A 25 de Março, a frota de trinta navios (quatro deles custeados pela Coroa Portuguesa) comandada por Esquível largou do Rio de Janeiro em direcção a Lisboa, onde acabou por chegar a 25 de Fevereiro de 1766. No dia 27 passou mostra de desarmamento, tendo a bordo uma guarnição de quatrocentos e quarenta e cinco homens.

No dia 28 de Março do ano de 1768, Bernardo Ramires Esquível foi convocado para embarcar na Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, sendo eleito Comandante da mesma no dia 23 de Março. A 30 de Abril, Esquível passou mostra de armamento da Nau que comanda, tendo a bordo da dita quatrocentos e dezoito homens.

Quase dois meses após ter embarcado na Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, a 14 de Maio, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Bernardo Ramires Esquível saiu da barra do Tejo pelas 5:45⁹⁸ horas da tarde, dando comboio à Nau *Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro de Alcântara*, que em direcção ao Estado da Índia, à Charrua *Nossa Senhora das Mercês*, rumo a Angola e a outros navios que se deslocavam para diversos portos do Brasil e África. A missão era de tal envergadura que o monarca assistiu à saída da esquadra de Paço de Arcos. Junto ao rei estavam o Capitão-General da Armada, o Secretário da repartição e os dois ajudantes de ordens (Conde de S. Vicente e Gonçalo Lourenço Botelho⁹⁹). Quando o Monarca se afastou, os navios salvaram-no: a Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* com vinte e um tiros, a Nau *Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro de Alcântara* com quinze tiros e a Charrua *Nossa Senhora das Mercês* com cinco tiros.

A Nau de Ramires Esquível iria comboiar a esquadra até dez léguas a Sul da Madeira, seguindo depois para o Estreito de Gibraltar, com o propósito de o cruzar durante quinze dias, impossibilitando a passagem de embarcações corsárias para o Atlântico. Após estes quinze dias, seguiriam até à costa algarvia onde permaneceriam

⁹⁸ António Marques Esparteiro, “Nossa Senhora de Belém e S. José”, in *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, p. 27.

⁹⁹ Id. *ibid.*, p. 27.

uma quinzena, fazendo de Guarda-Costa; findo esse tempo rumaria a Lisboa, onde iria ancorar no porto de Cascais até receber novas ordens. A 26 de Julho recebeu indicações para entrar na barra e tomar a sua amarração defronte da Junqueira.

No dia 6 de Agosto, recebeu novamente ordens para ir cruzar o Estreito de Gibraltar, passando primeiro pelo Algarve onde iria entregar as cartas com instruções das ilhas dos Açores, ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Guilherme Roberts. Seguindo depois em direcção ao Estreito, para durante um mês o cruzarem em novas medidas preventivas de Guarda-Costa, estendendo em seguida o curso do Algarve até ao Cabo do Mondego e dali até Cascais, onde daria conta dos sucessos da missão. Este acontecimento ocorreu no dia 17 de Outubro pelas 17:30 da tarde.

Às 9 horas da manhã do dia 2 de Novembro, a Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* fez-se à vela e saiu da barra do Tejo para ir andar de Guarda-Costa durante quinze dias, regressando a Lisboa no dia 30 de Novembro. No dia 6 de Dezembro tornou a sair de Lisboa com a mesma missão regressando apenas no dia 8 de Janeiro de 1769.

Em Fevereiro de 1769, Bernardo Ramires Esquível foi designado Comandante de uma importante missão na costa africana. Esta missão ficou conhecida por Evacuação de Mazagão. Sobre a missão não nos iremos alongar, uma vez que no capítulo seguinte seguiremos passo a passo os pormenores e manobras da evacuação.

Em 5 de Julho de 1770, é notificado para voltar a embarcar na Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* na condição de Comandante, com partida marcada para o dia 16 de Agosto rumo ao Rio de Janeiro e depois para a Baía, com a missão de transportar uma carga de madeira constituída por “cento e oitenta e oito dúzias de tabuado de tapinhoã”¹⁰⁰. A missão decorreu sem percalços e é finalizada no dia 21 de Abril de 1771, sendo que a 23, Esquível passou mostra de desarmamento da Nau, tendo esta a bordo um conjunto de trezentos e trinta homens.

Em Junho de 1774 temos nota que comandou uma expedição de quatro navios, com seiscentas e quarenta praças de Infantaria da Marinha e de Artilharia da Corte, na missão seguiam também esquadras de Espanha, Nápoles e Ordem de Malta com o desígnio de destruírem Trípoli.

No dia 11 de Setembro de 1775, foi nomeado Comandante do navio, *Princesa do Brasil, a Torta*. Cerca de um ano depois, a 8 de Agosto de 1776, entregou o comando

¹⁰⁰ Id., *ibid.*, p. 32.

do navio, após alguns dias passou mostra de armamento, tendo de guarnição duzentos e oitenta e sete homens.

Em 28 de Agosto de 1777, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Bernardo Ramires Esquível foi ordenado Comandante da Nau *Nossa Senhora da Graça*. A 5 de Setembro, deixou a missão que ocupava de Guarda-Costa e deu comboio a seis navios mercantes que se dirigem para vários portos do Brasil.

A 16 de Fevereiro de 1780, foi escolhido para embarcar na Nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso* como Comandante da mesma. Sensivelmente um mês depois, a 15 de Março, passou mostra de armamento da mesma nau, tendo esta uma guarnição de quatrocentos e noventa e três homens¹⁰¹. No dia seguinte, uma esquadra comandada por Esquível, largou a sua amarração e fez-se à vela com vento favorável de Nor-Noroeste. A esquadra saiu da barra de Lisboa pela tarde do dia 16, juntamente com uma nau que viajava para a Índia.

Após terem navegado trinta léguas de mar, o Comandante abriu a carta de prego com o objectivo de conhecer quais as ordens superiores e o que destinavam a esta esquadra, seguindo depois em direcção aos Açores. A missão de Esquível era a de receber na ilha do Faial, uma carga de um galeão espanhol, o *Bom Concelho*, esta estava avaliada em seis milhões de cruzados e constava dos seguintes bens:

Quadro 11 – Carga do galeão espanhol, o *Bom Concelho*.

12	Caixotes com ouro
1	Caixote de pedras minerais de prata
712	Caixotes de moeda de prata
1	Caixotinho com sobrescrito para Sua Majestade Católica
1	Caixotinho para um particular
20	Caixotes de prata lavrada
72	Barras de prata
48	Caixões de quina
11	Caixões de ervas
8	Fardos de lã de Vescunha
2	Caixotes de pregos
32	Velas de lona e brim
1	Âncora
1	Ancorote
1	Amarra e parte de outra

Fonte: António Marques Esparteiro, “Nossa Senhora do Bom Sucesso”, in *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, p.13.

¹⁰¹ António Marques Esparteiro, “Nossa Senhora do Bom Sucesso”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, p. 13.

Apesar do secretismo da missão, esta acabou por ser revelada, não se sabe como, chegando aos ouvidos dos corsários ingleses, que se encontravam junto do porto do Faial esperando pela esquadra.

A esquadra portuguesa só chegou aos Açores após vinte e nove dias de viagem, tendo esta decorrido debaixo de mau tempo. Ali chegados não foi possível atracar devido às condições climatéricas adversas; por isso foram obrigados a ir para mar alto por mais dez dias até que o bom tempo voltasse e pudessem assim recolher toda a carga do galeão espanhol.

Tal como já foi mencionado, o secretismo da missão foi violado; dessa forma encontravam-se na zona quatro corsários ingleses à espera que o embarque da prata fosse feito, para em seguida tomarem de assalto a esquadra. Três dos corsários possuíam uma artilharia de quarenta peças de fogo e mais vinte peças. Aos quatro corsários ingleses juntaram-se-lhes mais um corsário de vinte peças de fogo e uma nau de setenta peças, a Nau *Júpiter*.

No dia 7 de Maio, Esquível saiu do porto do Faial em direcção a Lisboa. Após ter saído do porto, a nau que comandava passou muito perto de dois dos corsários ingleses, estes ainda fizeram manobras na tentativa de bloquear a passagem dos portugueses, mas de forma fracassada, uma vez que os portugueses passaram como se nada fosse. O curioso desta situação é o facto da força naval corsária inglesa não ter entrado em acção bélica ofensiva. O motivo desta inacção talvez se devesse ao receio de atacar uma nau onde se encontrava um dos grandes estrategas militares do seu tempo.

Estando já bastante distante dos Açores, os portugueses são novamente abordados pelos ingleses. Desta feita por uma fragata de trinta e seis peças, que se aproximou em manobras de paz e depois informou que desejava enviar a bordo da Nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso* um escaler com ingleses para negociar a carga espanhola. Bernardo Esquível deu ordens para que se respondesse negativamente a essa pretensão, uma vez que não se queria demorar com coisas insignificantes. E largando pano da nau fizeram-se ao mar e afastaram-se rapidamente sem que existissem mais percalços na missão.

Pelas 9 horas da manhã do dia 17 de Maio, Ramires Esquível entrou pela barra do Tejo adentro concluindo desta forma a missão com pleno êxito. Ao entrar na barra do Tejo a maré estava a vazar e por isso foi obrigado a dar fundo defronte do cais de Belém nessa mesma tarde. À chegada a Lisboa a guarnição era composta por quinhentos e

dezanove homens, mais vinte e seis homens do que no início da missão. Estes homens a mais eram espanhóis que se encontravam no galeão e que vieram acompanhar a carga.

Só no dia 19 de Maio é que Esquível recebeu ordens para arriar as vergas e mastros, desenvergar o pano e ter pronta a sua guarnição para lhe ser passada mostra de desarmamento.

Dias mais tarde, o embaixador de Espanha, entregou em mãos a Bernardo Ramires Esquível oito mil cruzados, para a guarnição da nau devido ao empenhamento, seriedade e escrúpulos aplicado no cumprimento da missão. Esquível, recompensando as suas guarnições pelas missões bem-sucedidas, sugeriu que os oito mil cruzados fossem distribuídos pelos Armazéns navais.

A 15 de Setembro de 1780 foi nomeado Coronel-do-Mar. Em 26 de Outubro de 1780, o Coronel do Mar Bernardo Esquível, ao comando da *Nau Nossa Senhora do Pilar*, participou na força naval que se aparelhou no Tejo para auxiliar a Inglaterra, sob o comando do Coronel-do-Mar José Sanches de Brito, chefe da esquadra.

No ano de 1781, Esquível elaborou o *Diário da Esquadra de Guarda-Costa do Coronel do Mar Bernardo Ramires Esquível*. A 26 de Maio desse mesmo ano foi nomeado Comandante da *Nau Nossa Senhora do Bom Sucesso*. No dia 7 de Julho passou mostra de armamento à mesma nau, tendo a bordo setecentos e três homens. Quatro dias depois largou a barra do Tejo para percorrer a costa portuguesa, regressando a Lisboa no dia 15 de Agosto por volta do meio-dia. Em 18 de Setembro passou mostra de desarmamento à nau, tendo a bordo da mesma seiscentos e noventa e três homens.

A 23 de Maio de 1784 foi nomeado Comandante da *Nau Santo António e S. José* e a 13 de Junho passou mostra de armamento, tendo a bordo uma tripulação de quatrocentos e vinte e um homens.

Antes da missão aliada a Argel, Bernardo Ramires Esquível elaborou um Regimento dos Sinais¹⁰², para que a esquadra pudesse comunicar de forma rápida e eficaz sem que o inimigo se apercebesse.

Em 18 de Junho, ao comando da nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, largou do porto de Lisboa sob a liderança do navio-chefe comandado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra José de Melo Breyner, em direcção a Argel para auxiliar os espanhóis num ataque à cidade. Este ataque será tratado com maior detalhe no capítulo seguinte.

¹⁰² Bernardo Ramires Esquível, *Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquível Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira*.

A esquadra portuguesa surgiu nas águas de Argel a 12 de Julho, onde se foi unir às forças aliadas. Esta missão resultou na promoção de Esquível a Marechal-de-Campo, como nos dá nota o Decreto de 28 de Setembro do mesmo ano. O cumprimento escrupuloso do dever acima do exigível e os actos de bravura aí praticados foram enaltecidos por todos dentro e fora do reino.

A 15 de Novembro de 1785 elaborou um Plano de Protecção para a Marinha¹⁰³, em consequência da expedição a Argel do ano anterior. O que nos sugere um homem profundamente interessado na evolução da estratégia militar, como ciência, e disponível a pôr em prática e a acessível a todos, os conhecimentos e experiências adquiridos no “terreno”.

No dia 27 de Julho de 1788, o Marechal-de-Campo Bernardo Ramires Esquível foi nomeado Comandante-chefe da Nau *Nossa Senhora do Prazeres*, nesse mesmo dia elaborou as *Observações Do Armamento da Esquadra*¹⁰⁴.

Esquível passou mostra de armamento a 6 de Agosto do mesmo ano, tendo uma guarnição de quinhentos e cinquenta e sete homens. Dias depois, no dia 11, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Francisco de Melo e Póvoas, largou a esquadra do Marechal-de-Campo com Exercício na Marinha, Bernardo Ramires Esquível com o objectivo de ir render a esquadra do Coronel-do-Mar José Sanches de Brito, que se encontrava no Estreito de Gibraltar. A missão da esquadra era guardar o Estreito, impedindo a passagem de corsários do Norte de África. A rendição da esquadra efectuou-se imediatamente, pois a vontade de regressar a casa por parte dos portugueses que ali se encontravam era muita.

No dia 18 de Agosto, Esquível ordenou ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Pedro Mariz de Sousa Sarmento, para que este fosse cruzar o Estreito de Gibraltar, entre Ceuta e a ponta da Europa, e depois de Espartel até Trafalgar, podendo ir até Tanger caso fosse necessário; visto que a sua principal missão era a de vedar por completo os acessos pelo Estreito. Dois dias depois voltou a dar a mesma ordem, mas desta vez a sorte incidiu sobre o Capitão-de-Mar-e-Guerra José Caetano de Lima.

A 22 de Agosto comunicou à sua esquadra que iria sair com metade da mesma Mediterrâneo adentro, com o intuito de perseguir corsários argelinos que tinham sido

¹⁰³ Id., *Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescécita fazer ao Comercio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos.*

¹⁰⁴ Bernardo Ramires Esquível, *Observações Do Armamento da Esquadra Que Sua Magestade Mandou fazer em 27 de Julho de 1788 Commandada pelo Marechal de Campo do Exercício Com Exercício na Marinha Bernardo Ramires Esquível.*

avistados no Cabo da Gata¹⁰⁵, deixando a outra metade da esquadra a patrulhar o Estreito. Esta caça ao corso não durou muito tempo, pois no dia 28 já estava a entrar novamente em Gibraltar; não temos dados objectivos que nos possam facultar a informação se esta perseguição correu de feição ou não. Esta Esquadra do Estreito vai ser liderada por Ramires Esquível até ao mês de Novembro, sendo que a 19 desse mesmo mês largou de Gibraltar em direcção a Lisboa. Devido ao mau tempo e aos fortes ventos contrários, a viagem demorou mais do que o habitual, fazendo mesmo com que a esquadra acabasse por se separar. A nau onde seguia é abordada por um oficial de uma fragata inglesa, que vinha da Terra Nova, pedindo biscoitos, uma vez que já não tinham provisões. Após auxiliar a fragata inglesa, conta Esquível que “...querendo o oficial passar bilhete para o cônsul da sua Nação o pagar lhe respondi que não hera preciso pois esta nau hera de Sua Magestade Fidelissima”¹⁰⁶.

No dia 16 de Dezembro de 1789 foi nomeado Tenente-General com Exercício na Marinha.

No ano de 1790, Esquível no que a escrita diz respeito, teve um ano bastante produtivo: elaborou um Regulamento para as tropas de infantaria terem a bordo dos navios¹⁰⁷ e um Regimento de Sinais para os navios de guerra¹⁰⁸. No dia 1 de Fevereiro foi designado Tenente-General.

No dia 18 de Março de 1790, foi nomeado Comandante-chefe da Nau *Coração de Jesus, Maria I*. A 8 de Maio passa mostra de armamento, tendo a nau a bordo uma guarnição de seiscentos e trinta e nove homens, sendo eles constituídos por¹⁰⁹:

¹⁰⁵ O Cabo de Gata é um promontório localizado no sul da Península Ibérica, frente ao Mar Mediterrâneo, no município de Níjar, província de Almería, Espanha. Ptolomeu referia-se ao Cabo de Gata como *Charidemou Acra*, que significa “promontório das cornalinas”, lugar conhecido pelos navegantes gregos e fenícios que lutaram pelo seu controlo. Posteriormente, Aviano, na sua *Ora maritima* refere-se-lhe como *Iugum Veneris* (Cabo de Vénus), em alusão à desusa de origem tartéssica que os romanos identificaram com Afrodite. Para a venerar ergueram um templo no Cerro de la Testa. A abundância de ágatas na zona, que tinha dado lugar ao nome fenício, fê-lo retomar durante a Idade Média, sendo conhecido como *Cabo das Ágatas*. Por contracção fonética, acabou o termo “Gata” por ser usado.

¹⁰⁶ António Marques Esparteiro, “Nossa Senhora dos Prazeres”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, p. 70.

¹⁰⁷ Bernardo Ramires Esquível, *Regulamento para o serviço particular que as tropas de infantaria e artilharia devem executar a bordo dos navios de guerra de Sua Magestade fidelissima commandados por Bernardo Ramires Esquível Tenente General d'Armada Real*.

¹⁰⁸ Id., *Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquível Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira*.

¹⁰⁹ António Marques Esparteiro, “Coração de Jesus, Maria I”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, pp. 133-134.

Quadro 11 – Guarnição da Nau *Coração de Jesus, Maria I*.

Oficiais do Corpo	2 Contramestres	Infantaria
1 Tenente-General	3 Guardiões	1.ª Companhia de Infantaria do Regimento da 2.ª Armada
1 Capitão-de-Mar-e-Guerra	3 Pilotos	
1 Capitão-de-Fragata	3 Praticantes	3 Oficiais de Patente
2 Capitães-Tenentes	1 Escrivão	6 Oficiais Inferiores
4 Primeiros-Tenentes do Mar	1 Despenseiro	2 Tambores
1 Segundo-Tenente do Mar	3 Carpinteiros	2 Pífanos
3 Sargentos-de-Mar-e-Guerra	3 Calafates	100 Soldados
1 Guarda-Marinha	2 Tanoeiros	Artilharia
Capelães	2 Cozinheiros	2.ª Companhia de Artilharia do Regimento da Corte
2 Capelães	1 Serralheiro	
Oficiais de diversas classes	Marinhagem	3 Oficiais de Patente
3 Cirurgiões	180 Marinheiros	5 Oficiais Inferiores
2 Sangradores	160 Grumetes	1 Tambor
1 Boticário	50 Pajens	80 Soldados
1 Mestre		

Fonte: António Marques Esparteiro, “Coração de Jesus, Maria I”, in *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Coleção Estudos, 1977, pp. 133-134.

A 15 do mesmo mês, Bernardo Esquível vai fazer Guarda-Costa até ao Algarve, dirigindo-se depois na direcção do Estreito de Gibraltar. A esquadra que comandava era composta por¹¹⁰:

Quadro 12 – Esquadra do Estreito.

Navios	Peças	Comandantes	Postos	Guarnições
Nau <i>Coração de Jesus, Maria I</i>	74	Bernardo Ramires Esquível	Tenente-General	639 Homens
Fragata <i>Fénix</i>	54	Joaquim Francisco de Melo e Póvoas	Capitão-de-Mar-e-Guerra	330 Homens
Fragata <i>S. João, Príncipe do Brasil</i>	40	D. Domingos Xavier de Lima	Capitão-de-Fragata	329 Homens
Bergantim <i>Galgo</i>	20	Bernardino José de Barros	Capitão-Tenente	102 Homens
<i>Cúter União</i>	20	Herculano José de Barros e Vasconcelos	Capitão-Tenente	
Bergantim <i>Lebre</i>		Daniel Thompson	Capitão-Tenente	

Fonte: António Marques Esparteiro, “Coração de Jesus, Maria I”, *op. cit.*, p. 134.

Quando a esquadra estava prestes a iniciar o cumprimento da sua missão, o rei encontrava-se a assistir à partida a esquadra de Bernardo Ramires Esquível, pelo que houve uma salva de vinte e um tiros para saudar a Realeza.

A esquadra levava consigo um presente de Martinho de Melo e Castro para o governador de Tânger, Abdelmelek Mohamed, composto por dois baús de Moscóvia¹¹¹ contendo:

¹¹⁰ Id., *ibid.*, p. 134.

Quadro 13 – Presente para Abdelmelek Mohamed.

2 frascos de chã alfojar
2 arrobas de chocolate
2 arrobas de açúcar refinado
1 saco de café das Maurícias
1 caixinha com diferentes peças de prata para chá e café (cafeteira, bule, açucareiro, bule de leite, tigela, salva menor, dois castiçais, duas dúzias de colheres para chá e uma tenaz)

Fonte: António Marques Esparteiro, “Coração de Jesus, Maria I”, *op. cit.*, p. 135.

A 4 de Setembro foi rendido por José de Melo Breyner e a 10 larga para Lisboa, onde chegou no dia 18 do mesmo mês.

No dia 5 de Maio de 1791, é-lhe concedido o comando da Fragata *Golfinho*. No dia 12 de Agosto parte em missão para o Estreito de Gibraltar onde iria assumir uma vez mais esse comando.

Em 21 de Agosto, entrou no Estreito de Gibraltar ao comando da Fragata *Golfinho*, com a missão de ser o novo Comandante da Esquadra do Estreito e da Nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo, a Medusa*, na qual assumiu o comando no dia seguinte à sua chegada.

Esta era uma época em que a Espanha se encontrava em guerra com Marrocos, pelo era normal existir muita actividade no Estreito. Em Outubro desse ano foi a vez de Argel entrar em guerra, declarando-a à Suécia. O encarregado de negócios da Suécia, que se encontrava em Gibraltar, pediu ao Comandante da esquadra portuguesa para avisar a navegação sueca da declaração de guerra argelina. Bernardo Ramires Esquível não só aceitou prontamente o pedido que lhe foi feito, com também ordenou que fosse prestado auxílio aos navios suecos. Apesar da distância face ao seu país de origem, à época, a navegação que se fazia no Mar Mediterrâneo era quase toda realizada por navios suecos. Dividindo a sua esquadra, consegue ao mesmo tempo, procurar os navios suecos com o objectivo de os avisar e continuar a patrulhar o Estreito.

A 1 de Fevereiro de 1792, entregou o comando da esquadra ao novo chefe de esquadra, Pedro de Mendonça de Moura e partiu para Lisboa nesse mesmo dia, chegando no dia 6.

Em 21 de Março de 1793, o Tenente-General Ramires Esquível foi nomeado para embarcar na Nau *Nossa Senhora da Conceição*, como Comandante-Chefe. Esta

¹¹¹ Id., *ibid.*, p. 135.

fazia parte, como navio-chefe, da esquadra que estava destinada a auxiliar a Inglaterra no Canal da Mancha contra a França.

A Europa vivia profundamente abalada devido à Revolução Francesa de 1789; neste quadro geopolítico, a Inglaterra tomou para si a iniciativa de organizar uma coligação de nações conservadores contra a sua antiga inimiga, a França. No ano de 1793, com a execução de Luís XVI a 23 de Janeiro, a Inglaterra declarou guerra à França. Portugal, como antigo aliado da Inglaterra, aceitou o pedido de ajuda dos ingleses. A Espanha, também ela ligada à Inglaterra, declarou igualmente guerra à França no dia 23 de Março, sendo Portugal compelido a entrar num conflito que só remotamente lhe dizia respeito. O Governo português tomou imediatamente quatro importantes resoluções no que toca à Marinha Portuguesa¹¹²:

- a) Ordenou ao chefe da divisão Pedro de Mariz de Sousa Sarmiento, Comandante da Esquadra do estreito, que unisse a sua esquadra, de uma nau, quatro fragatas, um bergantim e um cúter, às forças navais inglesas do almirante Goodhall;
- b) Mandou aprontar oito naus, seis fragatas, quatro cúteres e alguns navios menores para a protecção do nosso litoral;
- c) Mandou aprontar uma expedição militar de auxílio à Espanha contra a França em Roussillon;
- d) Expediu ordens para a prontificação de uma esquadra de exercícios e de Guarda-Costa, a fim de seleccionar a força naval conveniente a enviar em socorro da Inglaterra.

Esta última força era composta por duas divisões comandadas pelo Tenente-General Bernardo Ramires Esquível. Compunham-na seis naus, duas fragatas, três bergantins e um cúter. A esquadra, depois de preparada e organizada, decidiu sair da barra do Tejo em direcção à Mancha no dia 23 de Maio, com o objectivo de auxiliar os seus antigos aliados contra a França. Infelizmente a missão começou desde logo com algum azar; devido ao mau tempo a esquadra regressou ao Tejo no dia 27 de Maio, só voltando novamente ao mar no dia 10 de Junho. Apesar de terem conseguido sair da barra do Tejo com bom tempo, na noite de 18 para 19 de Junho, a tormenta foi bastante violenta, chegando mesmo a ocasionar várias avarias em alguns dos navios da esquadra.

¹¹² António Marques Esparteiro, “Nossa Senhora da Conceição”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, p. 88.

Nos dias 21 e 22 recolheram os navios que se encontravam danificados de modo a serem reparados.

A 25 de Junho, Bernardo Ramires Esquível acabou por ser demitido do comando da esquadra, sendo nomeado para o seu lugar o Tenente-General José Sanches de Brito. O motivo da demissão de Esquível do comando da esquadra que tinha como missão auxiliar os ingleses contra os franceses é-nos completamente desconhecido. O móbil terá sido os constantes adiamentos da partida? Será que a razão estará relacionada com o facto de vários navios terem que ser consertados devido aos seus estragos? Não nos é possível discernir qual o verdadeiro fundamento, vale ter muito a ver com as reais razões da demissão de Ramires Esquível.

No dia 5 de Julho, foi nomeado Comandante da Nau *Nossa Senhora da Conceição*, e novamente auxiliou as forças navais inglesas do Canal. O que em nosso entender prova que não foi a incompetência no cumprimento das suas funções enquanto comandante, que estiveram na base da sua demissão. A 3 de Outubro regressou da missão de auxílio à Esquadra inglesa.

A 29 de Abril de 1795 foi nomeado Conselheiro do Almirantado, Esquível é assim o primeiro Presidente do Conselho.

No dia de Natal de 1795, largou a frota do Brasil, constituída por vinte e três navios, sob a protecção da esquadra do Tenente-General Bernardo Ramires Esquível que se encontrava no comando da Nau *Príncipe Real*, antiga Nau *Nossa Senhora da Conceição*. O comboio era composto por treze navios de guerra, incluindo os responsáveis pelos transportes da madeira, que se foram apartando durante a viagem para os seus diferentes destinos. Esquível dirigiu-se à Baía, onde chegou a 9 de Fevereiro de 1796, ficando aí até ao dia 1 de Abril. No dia 25 de Julho desse mesmo ano, Esquível entrou na barra do Tejo com a frota de vinte e três navios vindos da Baía e sete naus da Índia, sendo quatro destas pertencentes à Fazenda Real e três deles particulares. Esta esquadra comboiava os navios que transportavam os cabedais do Brasil referentes a três anos, tratando-se obviamente de um dos mais importantes da carreira do Brasil. Este comboio trazia ouro no valor de 2 157 798 451 réis¹¹³!

¹¹³ Id., *ibid.*, p. 94.

Quadro 14 – Esquadra da Baía em 1796.

Tipo	Peças	Nome	Comandante	Guarnição
Naus	90	<i>Príncipe Real</i>	Tenente-General Bernardo Ramires Esquível	904
	64	<i>Infante D. Pedro</i>	Chefe de Divisão Manuel da Cunha Souto Maior	557
	74	<i>Vasco da Gama</i>	Chefe de Divisão Francisco da Paula Leite	652
	74	<i>D. Maria I</i>	Chefe de Divisão Joaquim José dos Santos Cação	616
	74	<i>Princesa da Beira</i>	Capitão-de-Mar-e-Guerra Diogo José de Paiva e Silva	544
Fragatas	48	<i>Minerva</i>	Chefe de Divisão Paulo José da Silva Gomes	337
		<i>Princesa</i>	Capitão-de-Mar-e-Guerra Mateus Pereira de Campos	
	36	<i>Ulisses</i>	Capitão-de-Fragata Daniel Thompson	308
	44	<i>Tritão</i>	Capitão-de-Fragata Thomas Stone	337
	36	<i>Vénus</i>	Capitão-Tenente António José Monteiro	293
	36	<i>Thétis</i>	Capitão-Tenente António José Monteiro	300
Bergantins	22	<i>Serpente</i>	Capitão-de-Fragata António da Rosa	128
	22	<i>Falcão</i>	Capitão-Tenente Manuel de Jesus Tavares	128

Fonte: José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 52.

Bernardo Ramires Esquível escrevia em 1796 sobre a Nau *Nossa Senhora da Conceição*, nesta altura, já com o nome de Nau *Príncipe Real*, o seguinte “Esta nau não há dinheiro que a pague; tem todas as qualidades em grau superior especialmente a da marcha que anda muito mais que a Vasco da Gama e fragata Tritão”¹¹⁴.

A 9 de Janeiro de 1797, Esquível foi exonerado do comando do Estreito, sendo substituído pelo Marquês de Nisa. A 22 de Fevereiro foi-lhe suprimida a denominação de Tenente-General com Exercício na Marinha e substituída pela de Vice-Almirante. No dia 15 de Junho foi nomeado Almirante-Graduado.

No dia 12 de Julho de 1801 foi nomeado Vice-Presidente do Concelho do Almirantado e a 31 de Julho Almirante-Efectivo.

No final da sua carreira militar, Bernardo Ramires Esquível foi nomeado Comandante da Marinha a 12 de Janeiro de 1809, cargo que irá ocupar até ao dia 24 de Maio de 1810, ano em que foi dispensado do Comando da Marinha Portuguesa com a idade de 87 anos.

¹¹⁴ Id., *ibid.*, p. 82.

2.1. Os Navios e os Homens

Após um estudo sobre a Marinha e os navios do século XVIII conclui-se facilmente que nesta época os navios franceses eram melhores do que os ingleses. Em contrapartida os ingleses eram melhor tripulados, ou seja, tinham melhores homens ao comando e a servir; no entanto, no que diz respeito às técnicas de construção naval, estas apresentavam deficiências nos dois. Em Portugal, por esta altura, há uma revolução em curso na Marinha, que possibilitou não só o melhoramento da qualidade dos navios, derivado a uma melhor formação técnica dos seus construtores. Paralelamente a isso investiu-se numa superior instrução de quem os comandava. Portugal apostava assim numa Marinha de Guerra profissional capaz de estar à altura das marinhas europeias da época.

Ao contrário dos militares do Exército, os da Marinha tinham que ter uma competência adquirida pela prática de anos no mar; isto não quer dizer, no entanto, que os militares do Exército não eram competentes; mas enquanto no Exército a riqueza de um comandante e até a sua origem aristocrática eram tidas como uma proeza e motivo de orgulho pessoal, tal situação na Marinha não se verificava.

Aquilo que podemos designar por mundo flutuante era composto por vários tipos de embarcações. Estes navios, quando dispostos no mar, numa coluna contínua tinham a designação de navio de linha, uma autêntica muralha de fogo capaz de destruir tudo à sua volta. Estes navios de linha; eram classificados consoante o número de canhões que tinham a bordo. É claro que quanto maior for o número de canhões existentes a bordo, maior será o poder de fogo da embarcação. A localização dos canhões era uma das coisas mais importantes a ter em conta num navio de guerra. Os canhões não poderiam estar nem muito baixo nem muito alto. Se estivessem muito em baixo, próximo da linha de água, em alturas de tempestade não poderiam ser utilizados, pois a água entraria a bordo do navio, provocando o afundamento do mesmo. Caso estivessem localizados demasiado alto, tornava-se necessário reforçar os conveses, situação esta que além de muito dispendiosa, poderia afectar a estabilidade dos navios.

Os navios apesar de serem veículos de grande porte, dentro deles o espaço existente era extremamente exíguo. Além dos já referidos canhões, o navio necessitava de acondicionar no seu interior munições, alimentos, bebidas, velas de substituição, âncoras e cabos, sem falar da tripulação e dos militares. Devido ao pouco espaço

disponível era impossível todos os marinheiros descansarem ao mesmo tempo, o que os obrigava a dormir por turnos.

A bordo dos navios existiam várias regras e leis estabelecidas pelo Comandante; por vezes, chegava-se mesmo a executar marinheiros por estes não acarretarem as ordens correctamente e desrespeitarem as leis do navio. Era assim a vida dos marinheiros, uma vida dura, cruel, muito difícil, o que tornava as gentes do mar homens de grande coragem.

Em seguida, vamos mostrar por ordem cronológica todos os navios onde Bernardo Ramires Esquível serviu ao longo da sua vida ao serviço da Coroa Portuguesa:

Quadro 15 – Navios comandados por Bernardo Ramires Esquível.

Ano	Navio	Local de construção	Construtor	Peças
1762	<i>Fragata Nossa Senhora da Penha de França</i>	-	-	34 ¹¹⁵
1763	<i>Fragata Nossa Senhora da Arrábida</i>	Arsenal da Marinha de Lisboa	-	50
1763	<i>Fragata Nossa Senhora da Estrela</i>	Ribeira das Naus – Lisboa	-	-
1764	<i>Fragata Nossa Senhora da Penha de França</i>	-	-	34
1764	<i>Nau Nossa Senhora da Natividade</i>	Ribeira das Naus – Lisboa	-	50
1764	<i>Nau S. José e Nossa Senhora da Conceição</i>	-	-	60
1768	<i>Nau Nossa Senhora de Belém e S. José</i>	Arsenal do Pará	António da Silva / Luís Isidoro ¹¹⁶	54
1770	<i>Nau Nossa Senhora de Belém e S. José</i>	Arsenal do Pará	António da Silva / Luís Isidoro	54
1775	<i>Fragata Princesa do Brasil, A Torta</i>	Ribeira das Naus – Lisboa	Torcato José Clavina	34
1777	<i>Fragata Nossa Senhora da Graça</i>	Porto	-	44
1780	<i>Nau Nossa Senhora do Pilar</i>	Lisboa	Manuel Vicente Nunes	74
1780	<i>Nau Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>	Arsenal da Marinha de Lisboa	Manuel Vicente Nunes	64
1781	<i>Nau Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>	Arsenal da Marinha de Lisboa	Manuel Vicente Nunes	64
1784	<i>Nau Santo António e S. José</i>	Arsenal da Baía	António da Silva	64
1788	<i>Nau Nossa Senhora dos Prazeres</i>	Arsenal da Marinha de Lisboa	Manuel Vicente Nunes	64
1790	<i>Nau Coração de Jesus, Maria I</i>	Arsenal da Marinha de Lisboa	Torcato José Clavina	74
1791	<i>Fragata Golfinho e Nossa Senhora do Livramento</i>	Ribeira da Naus – Lisboa	Torcato José Clavina	40
1792	<i>Nau Nossa Senhora do Monte do Carmo, a Medusa</i>	Arsenal da Marinha de Lisboa	Torcato José Clavina	74

¹¹⁵ Fragata de 34 peças que aparece a navegar em 1762 e que em 1772 montava já 44 peças.

¹¹⁶ Temos informação nos livros sobre os navios portugueses que nos indicam o nome de dois construtores, António da Silva e Luís Isidoro, no entanto segundo alguns documentos oficiais da época o construtor da *Nau Nossa Senhora de Belém e S. José* chama-se Jerónimo.

1793	Nau <i>Nossa Senhora da Conceição</i>	Arsenal da Marinha de Lisboa	Manuel Vicente Nunes	90 ¹¹⁷
1795	Nau <i>Nossa Senhora da Conceição</i>	Arsenal da Marinha de Lisboa	Manuel Vicente Nunes	90

Fonte: Tabela realizada com dados obtidos em vários manuscritos do Arquivo Central e Arquivo Histórico de Marinha.

3. A Opinião de Esquível em relação à Marinha Portuguesa do seu Tempo

A Marinha de Guerra Portuguesa sofreu uma grande transformação no Século XVIII que a conduziu ao topo das marinhas de guerra europeias da sua época. Apesar desta revolução possibilitar uma profunda reestruturação da Marinha Portuguesa a todos os níveis, esta continuou a ter grandes fragilidades no seu seio. Bernardo Ramires Esquível, a 15 de Fevereiro de 1785, escreveu uma carta sobre *O Estado e Necessidades Urgentes da Marinha de Guerra Portuguesa*¹¹⁸, onde nos dá a conhecer o seu parecer sobre esta matéria. Esta carta não se sabe ao certo para quem foi enviada; Esquível nunca refere o nome do destinatário e trata-o mesmo sempre por Vossa Excelência, deixando-nos na dúvida se o receptor é o Ministro da Marinha ou o Rei de Portugal.

O seu conteúdo é deveras interessante porque nos dá a conhecer a visão do Almirante, em relação à Marinha de Guerra Portuguesa do Século XVIII, e a sua opinião acerca das vantagens e desvantagens que um país vale em possuir uma Marinha capaz de suportar a rivalidade dos restantes Estados Europeus e de actuar eficazmente face aos ataques dos corsários.

É claro que não nos vamos concentrar excessivamente nesta carta porque senão correríamos o risco de transcrever na íntegra todo o documento. E por mais interessante que fosse tal exercício de minúcia, até por razões de limitações inerentes à própria tese, iremos somente sublinhar o que nos parecer de mais relevante do pensamento do autor.

Esquível inicia esta missiva com as seguintes palavras:

“O amor da pátria, e maes ainda da glorea da minha Augusta Soberana, me não dispenca oferecer a V.^a. Ex.^a. os meus sentimentos sobre huma materia que he própria da minha proficção perdoando V.^a. Ex.^a. este exceção pelo obgeto sublime que o promove, e da mesma forma em que eu principie este papel com algum ornato que pertence a

¹¹⁷ A Nau *Nossa Senhora da Conceição*, foi a maior nau construída entre nós desde a Restauração. Apesar de ser considerada uma nau de 90 peças quando foi lançada à água no dia 13 de Julho de 1771, oficialmente era um navio de 80 peças, embora tivesse a possibilidade de aguentar 110 peças. Em 1805, era considerada de 86 peças.

¹¹⁸ Ver anexo 4 na página 197.

política, e não as armas mas cada huma destas couzas he bem dependente da outra, as armas não podem vencer sem política, nem a política pode aproveitar sem as armas, isto mesmo conheceram já alguns dos nossos Embaixadores e ministros nas Côrtes queichando-se da defículdade de negociar quando se fala da parte de hum Príncipe que não tem força...”¹¹⁹.

Seguidamente enumera as cautelas que o Estado deve ter em relação à política utilizada pelos outros congéneres europeus no que diz respeito à Marinha. Ramires Esquível refere e comenta a situação dos Estados que na época em que ele andava pelos mares, circulavam e dominavam os mesmos,

“...a Russia, inconhecida athe a maior parte dos Europeus, e agora se tem visto entrar em todos os portos as suas armadas, com que difirentes olhos se não devia olhar para a Gran Bertanha, que chegando a ter o Imperio do Mar se acha hoje em outro estado, a França que perdendo com o grande Luis a sua Marinha, tem flutuado, sempre em baixa fortuna, athe que a mesma Marinha restaurada após a vista dos nossos olho na grande elevação em que se acha, ultimamente que medidas bem deverças devemos nós tomar a respeito da Espanha, athe agora hera preciso ter hum grande exercito, hoje he neçecarea a Marinha, seja para nos aliar a esta nação ou para nos defendermos dela pelas grandes forças de Mar com que se acha, o que nos convence que cada soberano deve fazer hum systhema particular para o seu Reijnado”¹²⁰.

Continuando a analisar este documento descobrimos qual a opinião de Esquível sobre a Marinha e os Governantes da sua época. Antes de começar por dar o seu humilde parecer afirma:

“Geralmente se dis com grande fundamento que Portugal deve (...) huma (...) Marinha o grande comércio, e dilatadas (...) que tem ultramarinas que se não podem sustentar sem Marinha, alem de outras perdidas que se podião, restaurar aproveitando a conjuntura, e que a Marinha nos serve para ofender, e defender de todas as outras naçoens que não seja a confinante que he a Espanha”¹²¹,

e em seguida acrescenta:

“...mas eu digo que para esta he que mais nos he neçecarea a Marinha em que já levemente se tocou eu tenho para mim (...) bons votos deste parecer que parecer que para nós nos defendemos da Espanha por terra não he neçecareo mais hum bom corpo de Auxiliares, as ordenanças. E os paisanos bem armados tendo sempre as muniçoens de Guerra, e armas prontas para lhes distribuir tudo protegido por hum mediano Exercito bem disciplinado, e quando as sirconstancias pedicem aumentar-se o Exercito, na mesma ocasião da Guerra se faz com grande facilidade porque hum piqueno numero de Soldados novos se fazem em pouco tempo abeis entre os veteranos, e não estar sustentando napás hum grande Exército desneçecareo: A Espanha para nos enfraquecer e a Ruinar, não tendo nós Marinha como não temos bastará fazermos por terra huma

¹¹⁹ Bernardo Ramires Esquível, *O Estado e Neçesidades Urgentes da Marinha de Guerra Portugueza*, 15 de Fevereiro de 1785, p. 1.

¹²⁰ Id., *ibid.*, p. 1.

¹²¹ Id., *ibid.*, p. 2-3.

finta de Ataque, e que com as suas esquadras impedir nos os Portos e o comercio e atacar o Brazil, e pela outra parte aliando-nos de boa fé com a Espanha, que tem hoje perto de oitenta grandes Naus de Linha, e Fragatas correspondentes tendo Portugal como podia ter ao menos a metade desta força...”¹²².

Como podemos ver através deste pequeno excerto, Esquível observa que se gasta muito dinheiro com o Exército do reino. Em tempo de paz ou guerra, os soldados têm sempre que ser pagos, por essa razão o Estado despendia demasiado dinheiro com o Exército. Esta é uma clara crítica ao Estado por este dispor a grande maioria dos poucos recursos do Reino com o Exército em claro prejuízo da Marinha, apesar desta se revelar mais eficaz na prática. Depois compara a Marinha espanhola com a nossa e afirma a clara superioridade da primeira. Mais adiante continua o seu relato: “...sem Marinha, torno a repetir, nem a Espanha nos pode temer como inimigos, nem lhe podemos servir como aliados e até como inimigos pode uma grande esquadra atacar este Porto sem grande risco”¹²³. Portugal sem Marinha é uma força ineficaz, explica Esquível. Não somos força capaz de enfrentar a Espanha caso esta nação seja nossa inimiga, nem somos força capaz de prestar auxílio no caso desta ser nossa aliada.

Ele afirma que “(...) principal força de Portugal deve ser a Marinha...”¹²⁴ e que “...tornando-se a sua despesa na paz especialmente a dos seus armamentos como inútil e extraordinária, de forma que se não sente a despesa do Exército que he quasi igual na paz que na Guerra, porque o pagamento das Tropas he o mesmo...”¹²⁵. Mais uma vez, Esquível parece atacar o Exército comparando as despesas deste com as despesas da Marinha; note-se, no entanto, que ao proferir este reparo, não pretende branquear os avultados encargos consignados à Marinha, antes pelo contrário, como podemos comprovar: “Eu já disse que a Marinha faz grandíssima despesa, mas uma Monarquia que a precisa deve poupar em todos os mais Ramos, e despesas do Estado para aplicar à Marinha...”¹²⁶.

Durante a sua exposição, Bernardo Ramires Esquível, propõe uma forma de aplicar os recursos financeiros disponíveis, poupando no Exército. Neste período Portugal tinha que “...sustentar quatro regimentos para a Marinha dois de Infantaria e dois d’ Artelharia podendo com a mesma despesa ter soldados Artelheiros, e marinheiros, compondo-se as companhias destes corpos das tres referidas classes,

¹²² Id., *ibid.*, pp. 3.

¹²³ Id., *ibid.*, p. 3.

¹²⁴ Id., *ibid.*, p. 3-4.

¹²⁵ Id., *ibid.*, p. 4.

¹²⁶ Id., *ibid.*, p. 4.

fazendo esas companhias as guardas, e trabalho dos Arcenaes como fica dito”¹²⁷. No propósito de construir uma Marinha mais equilibrada, Esquível diz que a

“Aplicação e redução destes quatro Regimentos he ainda deminuir o Exercito pois são separadamente da Marinha e nunca na Guerra poderão marchar para o Exercito porque sempre hade haver alguns Navios armados, e guarnecidos pelos ditos Regimentos o que os Enfraquece, e inabelitão para outro algum serviço, isto he pelo que toca aos dois Regimentos de Infantaria porque os dois de Artelharia, da Corte, e do Algarve que forão creados para a Marinha ção inteiramente desneçareos ao Exercito...”¹²⁸,

depois de apresentar uma solução para recuperar algum dinheiro, reforça a sua ideia com um exemplo:

“...França que tem duzentos mil homens de Tropas não tem mais que quatro Regimentos d’ Artelharia e nós que temos munto menos da quarta parte daquele Exercito sem duvida no não he neçareo mais que dois Regimentos d’ Artelharia, o do Porto para as Provincias do Norte e o de Extremôs para as do Alentejo, e Algarve, e este ultimo Regimento hera o único que tinha Portugal”¹²⁹.

Novamente, Bernardo Ramires Esquível ataca o Exército Português e enaltece a Marinha Lusa. Após ter dado vários exemplos, ao longo da sua carta, de como a Marinha precisa urgentemente de melhores meios financeiros que o Exército,

“Segue-se agora a manufactura, concertos e conservação dos Navios, que isto he o fundamento principal da Marinha, porque Marinha quer dizer Navios, e Navios quem Utilmente os pode fazer sem methodo, concertar sem meios, concervalos (...) e (...) que os nossos Navios custão mais durão vinte vinte e tantos anos e as outras naçoens secenta, e mais anos, o que bem calcu (...) da despeza que os outros fazem quero a (...) Navios a mesma sôma em que os outros podem”¹³⁰.

Esquível em relação a esta matéria profere igualmente duras críticas, dizendo que apesar de termos as melhores madeiras e os melhores portos para ter uma grande Marinha,

“Nos Arcenaes deve haver acentos exactos dos materiaes que leva cada hum dos Navios segundo a sua classe, e de que custão de feitio (...) sendo construhidos (...) Inspecção e vigilancia dos Officiais da Marinha fazendo trabalhar os obreiros (...) cando tudo com clareza que de logo a conhecer a honra e verdade com que foe feita esta (...) só para saber o que custa de feitio cada hum dos Navios mas o que custa de jornal cada huma das suas partes, por exemplo quando emporta aos obreiros a fazer e a acentar a quilha de hum Navio segundo se assim (...) nos que estes acentos se pode usar (...)

¹²⁷ Id., *ibid.*, p. 5-6.

¹²⁸ Id., *ibid.*, p. 6.

¹²⁹ Id., *ibid.*, p. 6.

¹³⁰ Id., *ibid.*, p. 7.

ultimamente (...) pela mais vil qualidade e das obras de hum Navio a preço feito por partes, a que marinheiros chamão empreitada, de que se seguem tres utilidades, importar a manufactura do Navio menos quantia, construir se em menos tempo com os mesmos obreiros, e ficarem estes mais utilizados porque trabalham como para sij”¹³¹.

A carta continua na mesma linha crítica até ao final, podendo claramente inferir-se que Bernardo Esquível era um homem preocupado com o estado de Marinha de Guerra Portuguesa. Apesar das enormes e grandiosas transformações por que esta passou, segundo o próprio, ainda apresentava algumas debilidades, sendo o Estado Português o principal responsável. Houve, de facto, a preocupação das autoridades estatais em recuperar aquela que foi a maior e melhor Marinha do mundo no século XVI; mas esta preocupação nem sempre se traduziu, na prática, em medidas concretas. Teve falhas e Esquível nesta missiva identifica-as apresentando as necessárias soluções.

No final, Ramires Esquível, expressando talvez um sentimento de utopia, mesclado com algum desânimo, dá-nos a conhecer desta um pouco do seu pensamento: “Tenho acabado, o que presentemente entende apresentar a V. Ex^a., e duvidando que ainda em huma piquena parte possam ter merecimento estas lembranças, suponha V. Ex^a. que isto em mim foij sonho e que de sonhos não se devem fazer cazo”¹³².

Capítulo 2 – Missões Navais

Desde os alvares da nacionalidade, que a actividade da pirataria e do curso de gentes islâmicas se fizeram sentir no litoral português, actuando tanto sobre embarcações (de cariz militar e mercante), como contra populações costeiras¹³³, na sua grande maioria populações civis. Podemos mesmo afirmar que esta actividade foi uma constante no Mediterrâneo ocidental desde o período de declínio do Império Romano. Daí que desde muito cedo os piratas que operavam na região mediterrânica fossem conhecidos por piratas de Barbária¹³⁴, derivando a sua designação não da barbárie do

¹³¹ Id., *ibid.*, p. 7-8.

¹³² Id., *ibid.*, p. 12.

¹³³ J. P. Oliveira Martins, *Portugal nos Mares*, [s.l.], Parceria António Maria Pereira, 1902, pp. 34-35 e 59-68.

¹³⁴ Piratas da Barbária, Piratas da Berbéria, Piratas Barbarescos, Piratas Berberescos, Piratas Berberes ou Corsários Otomanos, foi a designação dada aos piratas que até meados do século XIX operaram no Mediterrâneo ocidental e no Oceano Atlântico nordeste a partir de portos da costa da Berbéria, ou seja, na região litoral do Norte de África correspondente hoje às costas da Argélia, da Tunísia, da Líbia e a alguns portos de Marrocos. A sua principal base era em Argel, mas as cidades de Tunes, Trípoli e Salé eram também importantes centros da Pirataria Barbaresca.

seu comportamento violento e cruel, mas do topónimo “costa da Barbária”, que desde os tempos medievais se aplicava ao troço ocidental da costa do Magrebe. Aquele topónimo deriva do substantivo berberes, o nome pelo qual eram conhecidos na Europa os povos que habitavam aquela região do Mediterrâneo.

Na sua fase inicial, a pirataria incidia essencialmente sobre a navegação local no Mediterrâneo ocidental, com eventuais ataques a povoações costeiras menos defendidas (povoações sem fortes, castelos ou praças militares), atingindo de forma indiferenciada todos as populações ribeirinhas. Contudo, a partir do período das Cruzadas e com o início da Reconquista Cristã, esta forma de pirataria revestiu-se de contornos diferentes, incidindo sobre as embarcações (militares, mercantes e civis) e as costas ocupadas por gentes cristãs, inserindo-se no conflito inter-religioso que se tratava na região entre cristãos e muçulmanos. Os piratas passaram a ser encarados como corsários, agindo legitimados pelo conflito de então.

Quando se alude ao corso muçulmano nas águas ou contra os navios portugueses, pensa-se imediatamente em corsários peninsulares, até ao fim da reconquista, ou marroquinos a partir de então. Não eram estes últimos, contudo, os que mais importunavam os navios e a costa portuguesa no decurso do século XVIII. Cabia aos argelinos o maior número de ataques e a maior quota-parte dos prejuízos causados, apesar da distância que separava a Argélia do litoral português.

É clara a distinção legal entre pirataria e corso (seja este privado ou de guerra¹³⁵), a qual produz, em termos teóricos, uma divisão entre aqueles que, movidos por uma inesgotável sede de riqueza, aventura, e, arriscaríamos a dizer, violência, não deixavam a sua acção ser limitada por quaisquer teias político-religiosas e aqueles que, igualmente movidos pela aventura, mas também pelo serviço ao seu país e soberano, se sujeitavam a normas de actuação muito restritas, tais como prazos e áreas de actuação dos mesmos. Entre os múltiplos aspectos que unem estes conceitos para a segunda metade de Setecentos, salientamos a questão, um pouco desconhecida, dos corsários mercadores. De facto, alguns corsários eram ou haviam sido comerciantes, comerciantes que sendo vítimas constantes de ataques, decidirem a dado momento, responder da mesma forma, armando embarcações em guerra. Esquecendo aqueles casos em que o

¹³⁵ Baseada na existência, ou não, de um suporte jurídico, a carta de marca ou represálias, que permitia a acção de retaliar contra os estrangeiros, fosse a nível particular e em tempo de paz (represália ou corso de carácter privado), fosse a nível da comunidade e sob contexto de guerra (corso de guerra).

comerciante abandonou totalmente o trato mercantil em favor do acto de corso, centremo-nos, na figura do corsário mercador.

Ao contrário dos primeiros, os quais armam os seus navios exclusivamente em guerra, estes “semi-corsários” armam as suas embarcações simultaneamente para a guerra e comércio, tendo a actividade mercante, neste caso, a prioridade. Esta nova barreira teórica origina diferenças bem visíveis nos mares, nomeadamente na posse, por parte dos corsários mercadores, de navios de maior tonelagem, fruto da sua vertente comercial de transporte, e de menor equipagem, reflexo duma menor dedicação ao corso¹³⁶. Homens de negócios influentes poderiam, de facto, enveredar por este caminho, cuja adopção, além do referido desejo de represália e de possíveis lucros provenientes da depredação, seria essencialmente motivada pela defesa dos seus interesses comerciais. Para atendermos a esta dimensão assumida pelo corso no século XVIII torna-se necessário ter em conta alguma informação fundamental sobre ele. Estamos perante uma actividade regulamentada pelas ordenanças e cartas de corso¹³⁷ e é a partir daí que se poderá compreender o seu alcance e múltiplos objectivos.

O corsário para ser considerado como tal deveria ser possuidor de uma carta e ordenança de corso. A primeira autorizava a sua acção enquanto a segunda estabelecia os parâmetros em que ela deveria ter lugar. Em qualquer dos casos era o direito internacional que servia de legitimação e fundamento a esta actividade. A violação destes requisitos levava a que o seu autor fosse considerado pirata¹³⁸.

Ainda que se assista a um retrocesso do corso muçulmano na transição do século XIII para o século XIV, manteve-se o acostrar de navios islâmicos ao litoral algarvio, com o objectivo de fustigar a navegação costeira, saquear a população ribeirinha e capturar algum cristão, que seria entregue em troca de uma recompensa vantajosa, como podemos verificar a seguir:

¹³⁶ Estes semi-corsários podiam, no entanto, optar por tempos de cação, ou seja, períodos dedicados ao comércio e outros ao corso. Tal situação é recorrente nas viagens que efectuam às colónias, onde no percurso descendente assumem o papel comercial defensivo e vão carregados de mercadorias, enquanto no percurso ascendente assumem o papel comercial defensivo e vão carregados de mercadorias, enquanto no percurso ascendente se armam ofensivamente em corso.

¹³⁷ J. Azcarrappa y Bustamante, *El Corso Marítimo (concepto, justificación e historia)*, Madrid, [s.n.], 1950, pp. 91, 131-132.

¹³⁸ Em 1803 uma galera espanhola fundamenta o apresamento de um corsário inglês em Ponta Delgada com base numa ordem que possuía, autorizando-a a tomar os navios franceses e holandeses (Veja-se A.H.U., *Açores*, maço 29, 8 de Agosto). Ainda neste ano um corsário inglês, que apreendera uma galera espanhola, foi admoestado pelo governador para apresentar a declaração de guerra e a patente de corso, caso contrário seria considerado pirata (*Ibidem*, maço 29, 23 de Agosto).

“huma poderosa armada de Mouros Affricanos buscara a costa do Algarve e por assalto invadira e entrara hua villa maritima com lastimoso estrago dos fieis que a povoação e guarneciam não escapando algum da espada e do grilho assolando sem distincção o sagrado e o profano e carregadas suas galez de despojos e cativos e deixarão destruida e toda a costa amedretada com o propósito que levavão de voltarem com mayor poder a executar mayores danos o que senão poderia atalhar sem hua grossa armada que defendesse aquella costa e guardasse aquelles mares tam pujante que o mouro o temesse cara cujo despendido pedia a Sua Santidade aquella ajuda com que a Igreja custuma favorecer semelhantes intentos...”¹³⁹.

A partir do século XIV, o declínio das dinastias berberes e o crescente número de refugiados de origem ibérica que ocorriam ao Norte de África em resultado do avanço cristão na Reconquista, criaram condições que permitiram a solidificação das cidades base dos piratas como verdadeiras cleptocracias semi-independentes, legitimadas pela guerra inter-religiosa. Nesta fase, a cidade argelina de Bugia transformou-se no mais notório centro de pirataria do Mediterrâneo.

A partir dessa época, foram-se lentamente organizando as estruturas de poder que deram origem aos piratas da Barbária enquanto verdadeira força político-militar com profundo impacto na navegação internacional e na segurança das costas europeias, particularmente a partir do século XVI. Após o seu auge no século XVII, os piratas da Barbária entraram em declínio, até serem efectivamente erradicados na primeira metade do século XIX com a conquista francesa de Argel e a generalização da dominação colonial europeia sobre o Norte de África.

Vários eventos, resultantes da evolução geopolítica da região, influenciaram o curso dos acontecimentos. Em primeiro lugar, a Tomada de Granada pelos Reis Católicos de Espanha, pondo em 1492 efectivo termo ao Al-Andalus e, como ele, à presença muçulmana na Península Ibérica. Esse acontecimento forçou muitos milhares de mouros ao exílio, alimentando o ressentimento anticristão no Norte de África e fornecendo novos recrutas para a pirataria, agora claramente aceite como uma forma de retribuição e vingança perfeitamente legitimadas. A estes refugiados, e aos habitantes locais, vieram juntar-se voluntários levantinos vindos do Médio Oriente, atraídos por motivações religiosas, mas também, como aconteceria do lado cristão, pelo desejo de

¹³⁹ Fr. Rafael de Jesus – *Monarchia Lusitana. Parte Sétima*. 2ª Edição, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1985. p. 548, supõe tratar-se de Castro Marim. Sob algumas reservas, Alberto Iria, *O Algarve e os Descobrimientos*. Reprodução fac-similada, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação, 1988. Vol. II, tomo I, p. 35, defende que o ataque foi direccionado contra a vila de Tavira, que constituía uma base naval e um importante entreposto comercial do reino. Além disso, Castro Marim, não obstante se ter tornado sede de uma Ordem Militar, situava-se no rio Guadiana e não junto à costa e, portanto, uma posição mais defensável e de difícil assalto. Ainda o argumento de que em 1338 a vila se manteve inexpugnável ao rebate das tropas de Afonso XI, ao contrário de Loulé, Faro e Tavira, que não resistiram ao exército castelhano.

aventura e de participação numa actividade lucrativa. Em segundo lugar, a queda de Constantinopla (1453) e o reforço da hegemonia muçulmana no Mediterrâneo oriental iniciou um crescente envolvimento otomano no Norte de África, que se traduziu na presença de um poder difuso que, sem conseguir dominar totalmente a política local, impediu o aparecimento de estruturas de poder que pusessem cobro à anarquia que se vivia na região.

Ao enquadramento geral atrás enunciado sobrepuseram-se circunstâncias locais, pois na fase final da Reconquista, Portugal e Castela assumiram uma postura ofensiva que se traduziu na conquista de cidades na costa marroquina, com destaque para Ceuta e os pontos estratégicos em seu redor. A luta que aí se travou atraiu grande número de aventureiros do Médio Oriente e do Levante otomano. Esse movimento acelerou-se quando Castela atacou as cidades costeiras de Argel e Tunes, avançando para os limites orientais do Magrebe. Na defesa dessas cidades já era significativa a presença de voluntários turcos, a maioria dos quais empenhados na guerra como corsários.

A partir de finais do século XVI, os piratas argelinos passaram a usar navios à vela, em boa parte resultado das inovações tecnológicas trazidas por europeus convertidos ao Islão que se juntavam às hostes piratas. A presença de convertidos europeus era aliás comum, tendo contribuído de forma substancial para o progresso tecnológico da construção naval, da navegação e da marinharia de que os piratas dispunham.

Com a introdução dos navios à vela e das técnicas europeias de navegação, a partir de meados do século XVII, os piratas da Barbária começaram a chegar regularmente às ilhas e às costas europeias do Atlântico, ameaçando a navegação em todo o Atlântico Nordeste.

Estes desenvolvimentos levaram a que na primeira metade do século XVII os piratas da Barbária atingissem um tal grau de actividade que passaram a ameaçar virtualmente toda a navegação nas costas europeias, atacando anualmente centenas de navios e raptando para resgate ou para venda posterior como escravos largas dezenas de milhar de europeus. Por esta altura estimava-se que estivessem cativos em Argel cerca de vinte mil europeus. Enquanto os ricos conseguiam pagar resgate e eram libertados, os mais pobres ficavam dependentes do pagamento de resgate por parte dos soberanos respectivos ou por organizações caritativas especialmente criadas para o

efeito, acabando na maior parte dos casos por ser vendidos como escravos¹⁴⁰. As mulheres, particularmente as mais jovens, eram quase de imediato vendidas para haréns. Eventualmente alguns eram libertados pelos seus senhores depois de se converterem ao Islão.

Para se ter uma ideia da dimensão que atingiu a pirataria da Barbária, note-se que entre 1609 e 1616 os registos do Almirantado do Reino Unido assinalavam a captura de quatrocentos e sessenta e seis navios britânicos, a maioria dos quais nas águas próximas às costas inglesas¹⁴¹.

A decadência do poder Naval Português, iniciado nos finais do século XVI, devido à União Ibérica, atingiu o período de menor fulgor no reinado de D. João V, que originou um aumento do número de ataques de corsários à navegação de comércio portuguesa. Como nos é dado a observar em 1711 quando os franceses saquiaram o Rio de Janeiro, e três anos mais tarde, em 1714, os argelinos chegaram mesmo a piratear na barra do Tejo¹⁴², contra uma frágil frota de quatro embarcações de guerra¹⁴³, Portugal atravessava um período de verdadeira crise a nível da Marinha de Guerra. No século XVIII as incursões dos corsários argelinos no Atlântico eram bastante frequentes, chegando mesmo a estender-se ao litoral português, onde não se limitavam a atacar somente as embarcações mercantes portuguesas, mas também todas as outras que por ali passavam. A sua audácia era tanta que ia ao ponto de fazerem frente aos navios de guerra portugueses.

Em 1723, altura em que nasceu Bernardo Ramires Esquível, foi um ano de forte assédio dos corsários de Argel; talvez este tenha sido um presságio, uma vez que o homem que acabara de nascer nesse mesmo ano iria dedicar uma grande parte da sua vida a combater piratas e corsários ao longo da costa portuguesa e do Mediterrâneo.

Apesar dos ataques dos piratas da Barbária serem mais comuns nas águas e costas do sul de Espanha, nas ilhas Baleares, Sardenha, Córsega, ilha de Elba e nas costas da Península Itálica (especialmente na Ligúria, Toscana, Lazio, Compania,

¹⁴⁰ É de referir que a primeira grande leva de escravos por parte dos portugueses, capturados na costa ocidental africana ocorre muito antes, no século XV, mais propriamente em 8 de Agosto de 1444, com o aparato descrito no capítulo XXV da Crónica dos Feitos da Guiné de Zurara.

¹⁴¹ Gregory Fremont-Barnes, *The Wars of the Barbary Pirates: To the Shores of Tripoli: the Birth of the Us Navy and Marines*, [s.l.], [s.n.], p. 25.

¹⁴² José António Rodrigues Pereira, “A Marinha de Guerra Portuguesa nos finais do século XVIII”, *A Guerra Peninsular. Perspectivas multidisciplinares*, Congresso Internacional e Interdisciplinar evocativo da Guerra Peninsular, p. 103.

¹⁴³ António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910), II Parte, Naus e Navetas (1700-1737)*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1976, p. 8.

Calábria e Puglia), Sicília e Malta, também atacavam frequentemente a costa Atlântica da Península Ibérica. Em 1617, piratas argelinos e saletinos lançaram um poderoso ataque ao litoral cantábrico e galego. Uma tentativa de tomada de Vigo foi repelida pela guarnição da cidade.

Os episódios do corso a que tivemos acesso podem ser, grosso modo, divididas em três períodos cronológicos: um primeiro correspondente aos anos de 1756-57; um segundo que decorre entre 1779 a 1783; e um terceiro com balizas estabelecidas entre 1793 e 1799. Não será difícil entrever a simultaneidade entre a frequência de actos de corso e as grandes guerras da segunda metade do século XVIII. Os dados quantitativos deixam claro um primeiro período e apenas três episódios de corso; o segundo, com trinta incidentes, e o terceiro período, com cinquenta e seis ocorrências, correspondente a alturas de maior assédio dos ataques corsários.

Nos três episódios do corso referentes a 1756-57, França ou Inglaterra assumem o papel de nação corsária, o que comprova a justificação dada para os números obtidos, ou seja, a de que a ausência/frequência de corso se deve, em grande parte, ao estado da relação entre tais potências. Assim, a partir de 1756, início da Guerra dos Sete Anos, há notícia de episódios de corso e, mesmo quando estes não confrontam directamente França e Inglaterra, espelham toda uma série de relações internacionais que emergem em tempo de guerra.

Durante estes períodos também alguns navios portugueses receberam cartas de corso e foram fortemente armados como corsários:

Quadro 16 – Alguns dos navios portugueses utilizados como corsários.

Tipo	Nome	Datas
Caíque	<i>Andorinha</i>	1797-1800
Caíque	<i>Corvo</i>	1797-1798
Lugre	<i>Galgo</i>	1797-1799
	<i>Pardal</i>	1797
Escuna	<i>Leal e Invicta Viana</i>	1797-1801
	<i>Emboscada</i>	1798-1800
Escuna	<i>Invencível</i>	1798-1801
Caíque	<i>Milhafre</i>	1798-1802
Caíque	<i>Onça</i>	1798-1802
Caíque	<i>Leão</i>	1798-1800
Caíque	<i>Intrépido</i>	1799
Iate 3 mastros	<i>Costela</i>	1800-1808

Fonte: José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 77.

No que respeita à pirataria no mar, todos os navegantes pertencentes a povos que não pagassem tributo aos piratas estavam em riscos, mas mesmo aqueles pagamentos, em geral disfarçados sob a forma de ofertas e resgates, não garantiam absoluta segurança, já que os piratas não tinham uma estrutura centralizada de comando, podendo cada um atacar as presas da sua escolha. Mesmo os mais poderosos Estados Europeus se viram compelidos ao pagamento de tributos e resgate e a tolerar o desrespeito pela sua bandeira nos mares.

Esta situação levou ao aparecimento de ordens religiosas especializadas na recolha de fundos para a redenção dos cativos, entre as quais a Congregação do Santíssimo Redentor¹⁴⁴, recebendo e administrando numerosos legados que para o efeito eram deixados em muitos países. Na maioria dos estados afectados por este fenómeno foram criados especiais tributos destinados à remissão dos cativos, criando-se toda uma organização político-religiosa cuja única missão era o pagamento do resgate de conterrâneos aprisionados. Foi assim que em Portugal surgiu o cargo de mamosteiros¹⁴⁵ em várias cidades e que o tributo para a remissão dos cativos se manteve até ao século XIX. Os Trinitários¹⁴⁶ também, as próprias Misericórdias¹⁴⁷ desempenharam importante papel neste domínio.

Durante alguns anos Portugal manteve na zona do Estreito de Gibraltar uma grande presença naval, a chamada Esquadra do Estreito. Esta Esquadra tinha como objectivo: impedir a entrada de piratas argelinos no Oceano Atlântico. Contudo, quando Portugal celebrou um acordo de tributo com os piratas, estes voltaram ao Atlântico Norte, devido à zona do Estreito se encontrar sem vigilância e em 1793 já tinham aprisionado uma dezena de navios americanos.

O fim dos piratas da Barbária chegou com a paz geral de 1815 que pôs termo às Guerras Napoleónicas na Europa (1799-1815). No novo contexto de paz deixou de ser tolerável o constante ataque dos piratas, agora amplificado pela nascente imprensa. O momento decisivo surgiu quando um esquadrão tunisino saqueou a vila de Palma na Sardenha, raptando cento e cinquenta e oito dos seus habitantes. A indignação da imprensa europeia foi enorme a pressão pública a favor de uma intervenção militar

¹⁴⁴ A congregação do Santíssimo Redentor (*Congregatio Sanctissimi Redemptoris*) é uma congregação religiosa católica fundada por Santo Afonso de Ligório, em Scala (Itália) em 1732.

¹⁴⁵ Pessoa destinada por outra para preencher por ela cargo ou função; procurador.

¹⁴⁶ Edite Alberto, “Trinitários”, *Dicionário de História Religiosa de Portugal*, Volume 4, Lisboa, Círculo de Leitores, 2001, pp. 305-307.

¹⁴⁷ Isabel dos Guimarães Sá, “Misericórdias”, *Dicionário de História Religiosa de Portugal*, Volume 3, Lisboa, Círculo de Leitores, 2001, pp. 200-202.

creceu por todo o continente. Simultaneamente ia ganhando força a campanha em favor da supressão da escravatura e do fim do tráfico negro, o que tornava ainda menos aceitável que europeus fossem anualmente escravizados só por serem cristãos.

Com Malta e as ilhas Jónicas, a Grã-Bretanha foi ganhando um papel preponderante no Mediterrâneo, abraçando a questão da supressão do tráfico de escravos como uma sua prioridade, tema que foi incluído nas discussões do Congresso de Viena. Foi nesse contexto que em 1816 se realizou a expedição comandada por Lord Exmouth¹⁴⁸, enviada a Tunes e a Argel com o objectivo de forçar a aceitação de tratados que proibissem a pirataria e a aquisição de escravos. Obtidos os tratados, regressou à Grã-Bretanha, sem saber que entretanto um grupo de britânicos tinha sido escravizado em Annaba¹⁴⁹. Face a essa provocação, o governo britânico enviou a expedição de volta para obter reparação, e a 17 de Agosto daquele ano de 1816, as forças britânicas em combinação com forças holandesas infligiram um devastador bombardeamento a Argel.

Face ao novo denodo com que os europeus lidaram com a provocação, os piratas de Argel e de Tunes libertaram mais de três mil prisioneiros e fizeram novas promessas de cessar os ataques contra os europeus. Apesar disso, pouco depois os piratas de Argel retomaram as suas actividades, embora numa escala mais reduzida.

Na época em que Bernardo Ramires Esquível serviu a Coroa Portuguesa, o país atravessava uma etapa particularmente feroz no combate ao corso e à pirataria. Esquível participou em várias missões navais não só contra corsários do Norte de África, nomeadamente de Argel, mas também em missões de Guarda-Costa; Comboiou Frotas de Portugal ao Brasil e Portugal a África e vice-versa; cruzou o Estreito de Gibraltar; auxiliou e comboiou navios mercantes espanhóis; auxiliou a Frota inglesa no Canal da Mancha; comandou Esquadras de Exercícios, etc. Não cabe aqui descrever todas as missões por ele realizadas; a nossa análise vai incidir principalmente naquelas que em nossa opinião tiveram impacto decisivo na sua vida e, conseqüentemente, acarretaram prestígio para ele e para a Coroa Portuguesa, no fundo as mais relevantes e interessantes.

De seguida iremos, então, descrever duas das missões em que o Almirante Esquível participou de forma activa. Missões essas que consideramos serem as mais

¹⁴⁸ Sir Edward Pellew, 1.º Visconde de Exmouth, foi um britânico oficial da Marinha Inglesa. Pellew é lembrado como um oficial e um cavalheiro de grande coragem e liderança, obtendo as suas terras e os seus títulos por meios de liderança, coragem e habilidade – servindo como um modelo e determinação de oficiais da Marinha Britânica durante as Guerras Napoleónicas.

¹⁴⁹ Cidade localizada no Nordeste da Argélia, na costa do Mar Mediterrâneo. Anteriormente Annaba foi chamada de Pune.

relevantes. Foram elas: a evacuação dos portugueses residentes na cidade de Mazagão no ano de 1769 e o ataque aliado ao porto de Argel no ano de 1784.

1. 1769 – Evacuação de Mazagão

“... quando a rajada da guerra enche nossos ouvidos.
Imitai então a resposta do tigre.
Retesai os nervos, animal o sangue,
Escondei a natureza formosa debaixo de uma raiva implacável;
Dotai os olhos de um aspecto apavorante ...”¹⁵⁰.

O périplo africano promovido pela Coroa, a partir do século XV, proporcionou inúmeras conquistas na costa daquele continente. Nesta época, coexistiram duas realidades da maior importância: a decadência do mundo muçulmano e uma Europa renascida. Neste contexto, Portugal promoveu pela primeira vez uma operação em larga escala com propósitos expansionistas, sendo a ocupação de Ceuta a 21 de Agosto de 1415 o primeiro grande êxito em terras africanas. Em seguida várias cidades do Norte de África foram ocupadas pelos portugueses, entre elas a cidade de Mazagão, situada na orla Atlântica de Marrocos, aproximadamente a cerca de dez quilómetros de Azamor. Esta cidade desde a Antiguidade que era conhecida pela segurança oferecida à navegação devido à sua ampla baía, proporcionando assim uma posição portuária bastante favorável ao comércio; por isso mesmo os portugueses aproveitaram a sua privilegiada posição para exportar o trigo da Duquela. Denominação segundo Robert Ricard, de uma confederação de tribos marroquinas de origem árabe, cujo território, no século XVI, se encontrava situado ao redor das praças portuguesas de Azamor, Mazagão e Safim¹⁵¹. Devido à importância deste porto, Mazagão permaneceu como um dos mais importantes entrepostos comerciais para Portugal.

Fundada em 1513 como entreposto comercial e ponto de apoio vital para os navegadores da Rota do Cabo, esta praça permaneceu imune à soberania islâmica, à custa de grande esforço e investimento por parte da Coroa Portuguesa.

¹⁵⁰ Shakespeare, *Henrique V*, Acto 3, Cena 1.

¹⁵¹ Robert Ricard, “Duquela”, Joel Serrão (dir), *Dicionário de História de Portugal*, Volume II, Porto, Figueirinhas, 1985, p. 344.

Quando em 12 de Março de 1541 se deu a queda de Santa Cruz de Cabo de Gué¹⁵², o monarca português D. João III, após uma longa e dura resistência da guarnição portuguesa, decidiu pôr fim às praças de Safim¹⁵³ e Azamor¹⁵⁴, determinado a evacuação das mesmas em Outubro do mesmo ano. Mazagão permaneceu assim como a única praça lusitana em Marrocos Meridional. Para tentar garantir aí a presença portuguesa, o monarca português mandou reestruturar um novo sistema defensivo da praça¹⁵⁵ deixando-a como uma fortaleza inexpugnável¹⁵⁶.



Figura 7 – A cidade de Mazagão – mapa da casa de Ínsua.

Fonte: <http://www.portugalweb.net/portugalnomundo/africa/marroc/mazagao.asp>.

¹⁵² *Chronique de Santa-Cruz du Cap de Gué* (Agadir), Texte portugais du XVIeme siècle, traduit et annoté par Pierre de Cenival, Paris, Paul Geuthner, 1934. pp. 20-22. Ver também Joaquim Figanier, *História de Santa Cruz do Cabo de Gué: Agadir, 1505-1541*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945. Ao Cabo de Gué (Cabo Guir, Ghit) deu-se também os nomes de "Cabo da Guer" e "Cavo da Ger". O cronista Damião de Góis dá-lhe o nome de "Guadanabar do cabo de Guer". A origem do nome "Guadanabar" ou "Agoa de Narba", que o autor anónimo da "Crónica de Santa Cruz do Cabo de Gué" lhe dá (o que se explica de vez que a sua fonte pertence ao muçulmano Ahames Narba), deve-se a que perto do seu sítio, onde as tribos berberes costumavam realizar um mercado à quarta-feira ("Souk l-Arba' ") encontrava-se o armazém coletivo "Agadir", o que deu "Agadir l-Arba' " ("Agoa de Narba"). Este último nome aparece nos mapas a partir de 1480, substituindo o de "Porto Meseguina" ou "porto Meseguina" constante nos mapas anteriores, a partir de 1325.

¹⁵³ Robert Ricard, "Safim", *Dicionário de História de Portugal*, Volume 3, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, p. 715. Ver também João Cosme, *A guarnição de Safim em 1511*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2004.

¹⁵⁴ Robert Ricard, "Azamor", *Dicionário de História de Portugal*, Volume 1, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 262-263. Ver também Maria Augusta de abreu Lima Cruz, *Os portugueses em Azamor: 1513-1541*, Lisboa, [s.n.], 1967.

¹⁵⁵ Foi nessa altura que se fez a magnífica cisterna da fortaleza de Mazagão.

¹⁵⁶ António Dias Farinha, *História de Mazagão durante o período filipino*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970, pp. 24-27.

A fortaleza encontrava-se erguida na parte sul da baía, bem junto ao mar; este baluarte era tido como invencível, e por isso mesmo a resistência desta praça durou por mais de dois séculos. A sua localização geográfica isolada por terra moirama marroquina fazia com que a praça, em caso de cerco, só por mar poderia pedir socorro¹⁵⁷.

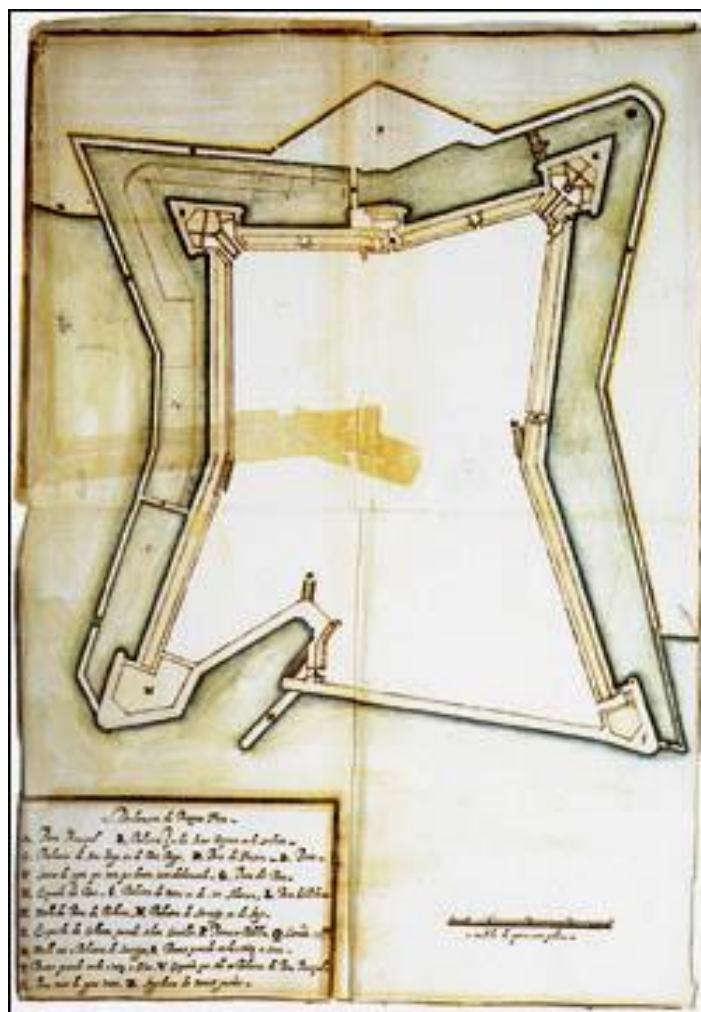


Figura 8 – Praça de Mazagão em 1611.

Fonte: <http://www.portugalweb.net/portugalnomundo/africa/marroc/mazagao.asp>

Existem vários relatos de diferentes autores do século XVIII, de como era a descrição da Praça de Mazagão como podemos observar através das obras de Pedro da Silva Correia e de Simão Correia de Mesquita. Pedro da Silva Correia descreve a Praça de Mazagão da seguinte forma:

¹⁵⁷ Robert Ricard, *Mazagan et le Maroc sous le règne du sultan Moulay Zidan (1608-1627), d'après le "Discurso" de Gonçalo Coutinho, gouverneur de Mazagan (1629)*, Paris, Paul Geuthner, 1956, pp. 19-26.

“Está a nossa Praça de Mazagão em altura de 33 graos. He de figura rectangular; e em cada hum dos seus ângulos forma hum baluarte, em que estão montadas muitas peças de artilharia de ferro, e bronze; e alem destes mais um baluarteno meio da cortina, que faz frente ao campo da Provincia de Ducalla, hoje chamada da Duquilla (...) he cercada de hum largo fosso de água, que enche, e vaza com a maré. De porta da Praça para a parte do campo sahe huma ponte levadiça que passa por cima do mesmo fosso, e he de serventia dos seus moradores”¹⁵⁸.

Já simão Correia de Mesquita, três anos antes descreve a mesma fortaleza como: “hum dos maiores Presidios que a Corôa de Portugal tem nas terras de Africa, inexpugnavel escudo á ousadia dos Barbaros, chave da Christandade, braço da gloria Portugueza”¹⁵⁹.

No ano de 1550, a Coroa Portuguesa volta a ser obrigada a abandonar praças no Norte de África, como é o caso de Alcácer-Ceguer e Arzila; a presença portuguesa em Marrocos focou assim reduzida às praças de Ceuta, Tânger e Mazagão. No ano de 1561, a regente D. Catarina projectou mandar evacuar a praça de Mazagão e, uma vez assumida a Coroa de Portugal, Filipe I tentou negociar com o Xarife Almançor a troca de Mazagão por Larache¹⁶⁰. Em 1640, Ceuta tomou partido por Filipe IV e continuou espanhola até aos nossos dias. Em 1662, Tânger foi cedida à Inglaterra como parte do dote de casamento de D. Catarina com Carlos II. Apenas Mazagão permanecerá como símbolo da resistência, da heroicidade e do sonho luso-marroquino, até à sua evacuação, por ordem de D. José, no ano de 1769.

Até ao abandono definitivo da fortaleza em 1769, os ataques mouros à praça portuguesa de Mazagão intensificaram-se significativamente a partir de 1750, dos quais os mais ferozes realizaram-se nos anos de 1751, 1752, 1753, 1754, 1756, 1760 e 1769, culminando com o poderoso contingente que montou o último cerco de 1769 e levou ao abandono dos portugueses do Norte de África.

Ao longo destes anos em que existiram ataques à Praça de Mazagão, os autores da época foram-nos deixando o relato desses mesmos ataques, possibilitando-nos assim ter uma ideia do que de facto aconteceu. Assim sendo, no ataque de 1751, através de

¹⁵⁸ Pedro da Silva Correia, *Feliz e glorioso successo da batalha, que a guarnicam de Mazagão teve em quatro de Abril deste anno de 1763 com oito mil Mouros por mais certa noticia, destroço e mortandade, que nove Cavalleiros fizeram na mesquita dos Corsarios, que na Cidade de Salé se tem armado contra a Republica catholica Romana, dado ao prelo por Alvaro Botelho Correa, Cavalleiro Fidalgo, professo na Ordem de Christo, Cidadão desta Cidade de Lisboa, Guarda-mór da Praça de Mazagão e Almojarife das Mercearias da Serenissima Rainha D. Catharina, Lisboa, Na Officina de Migeul Rodrigues, 1763.*

¹⁵⁹ Simão Correia de Mesquita, *Noticia do grande assalto, e batalha, que os Mouros dêrão á Praça de Mazagam em o mez de Junho de 1760, Lisboa, Na Officina de Ignacio Nogueira Xisto, 1760.*

¹⁶⁰ António Dias Farinha, *op.cit.*, pp. 115 e 116.

Simão Correia de Mesquita, sabemos que: “a 13 e 14 de Setembro de 1751 sairão os Portugueses para o campo de Mazagão Velho, que dista da Praça tres quartos de legoa, e nelle se mantiveram até à noite sem descobrirem vestigios de andar fora o inimigo”¹⁶¹.

Só no dia 7 de Dezembro, “ficando os Portugueses senhores do Terreno, conseguirão huma Victoria completa. Os Mouros deixarão no Campo vinte e cinco homens mortos, e mais trinta cavallos, não chegando a nossa perda mais do que déz cavallos feridos”¹⁶².

No final destes embates era necessário a provisão de mantimentos, armas e reforços humanos, provisões estas que normalmente chegavam por via marítima, como foi o caso do já referido ataque de 7 de Dezembro de 1751, altura em que tinha sido “muito preciso aos moradores daquela Praça proverem-se de lenha, e ir a ferrejarem algumas hervas, e feno para o pasto dos cavallos”¹⁶³.

Os nossos chefes militares de forma a surpreender as hostes mouras logo no primeiro embate, preparavam-se previamente no terreno, dispondo arditamente as suas reduzidas forças, tal como podemos observar no início do Verão de 1752, quando a Praça de Mazagão é de novo atacada por um numeroso contingente mouro. Este exército mouro mais uma vez foi repellido pelas tropas portuguesas e

“logo no primeiro ataque ficarão vinte e tres Mouros mortos e seis cavallos, cujo acaso os atemorizou tão gravemente, que ja suprimidos do seu furor, e acovardados se punhão em retirada, e ficaria sem mais ruina o triunfo dos Christãos, se acaso não chegasse subitamente todo o groço da cavalaria Mourisca, que se observou pelos pendoens que traziam, ser de alguns quinze, ou vinte mil homens, que corrião com tanta furia, e ímpeto como quem queria levar tudo á escala”¹⁶⁴.

Também no ano de 1753, antes do assalto de 3 de Fevereiro, o governador português de Mazagão, José Leite de Sousa, “determinou tomar o campo Palmeirinho furtado, para prover a Praça de lenha apesar das contrarias vigilancias daqueles inimigos”¹⁶⁵. Neste confronto, os portugueses com apenas cento e vinte cavaleiros e

¹⁶¹ Simão Correia de Mesquita, *Relaçam do choque, que tiveram os Cavalleiros da Praça de Mazagão com os mouros de Aducala, e Azamor, em 7 de Dezembro de 1751, Lisboa, Joze da Sylva da Natividade, 1752. Escrita por Simão Correia de Mesquita, assistente na mesma Praça, que dedica, e consagra ao Illustrissimo, e Reverendissimo Senhor D. Luiz da Cunha, prelado da Santa Igreja de Lisboa*, p. 7.

¹⁶² Id., *Ibid.*, p. 12.

¹⁶³ Simão Correia de Mesquita, *Relação do grande combate, e fatal peleja, que agora proximadamente tiveram os Soldados, e Cavalleiros da Praça de Mazagão, com os Mouros de Azamor, e Maquinez, Lisboa, Na Officina de Manoel Soares, Anno de 1752*, p. 6.

¹⁶⁴ Id., *Ibid.*, p. 8.

¹⁶⁵ Simão Correia de Mesquita, *Notícia do grande choque, que teve a Guarnição do Presidio de Mazagam com os Mouros estuques, e de como alcançou deles huma fatal Victoria no dia 3 de Fevereiro do anno de 1753*, p. 2.

quarenta infantes, alcançaram uma inequívoca vitória sobre 1800 mouros. Do lado da hoste portuguesa as baixas foram escassas, somente se registou a morte de dois cavaleiros, de dois soldados e a ocorrência de apenas um ferido. Simão Correia de Mesquita relata-nos que

“havendo com antecedência mandado retirar para distante citio, como desconfiando dos fins deste choque, os mortos, e mal feridos, que puderão, nos deixarão sómente onze mortos no campo, e sete cativos, que à força de armas trouxerão á Praça os nossos Cavalleiros, entrando neste numero alguns dos seus Cabos de primeiro nome. Da Torre da Praça chamada do Rebate, se virão levar atravessados nos cavallos trinta, e tantos mortos, e hum extraordinario numero de feridos”¹⁶⁶.

No ataque que a praça sofreu no dia 28 de Outubro de 1755, o governador português, José Leite de Sousa, chegou a temer o pior para as hostes lusas, pensando mesmo ser “quasi impossivel fazer constante resistencia aquelle esquadram a tantos Mouros”¹⁶⁷. Apesar da já habitual superioridade de forças por parte dos Mouros, as baixas do inimigo foram mais uma vez superiores às dos portugueses, como podemos observar:

“principiou este combate ao nascer do Sol, e acabou ao meio dia, continuando sempre em repetidas descargas de, mosquetaria: e he digno de admiravel ponderação, que no espaço de mais de seis horas de peleja perdêssemos só dous homens (...). Foy mayor o numero de feridos, e o nam expressamos por nos faltar verdadeira informação deste particular”¹⁶⁸.

Simão Correia de Mesquita reforça ainda de forma credível que em relação às forças inimigas, “nos ficaram dous captivos e, quanto aos mortos, passáram de setenta”¹⁶⁹. Como podemos observar através deste testemunho, os portugueses apesar de se encontrarem em inferioridade numérica, combatiam com fervor e coragem sem nunca esmorecerem.

Em 1 de Novembro de 1755 ocorreu em Lisboa um violento tremor de terra, a catástrofe foi tão grande que até a cidade de Argel foi atingida, ficando todas as casas danificadas. Os Mouros em Junho do ano seguinte (1756) atacavam novamente a praça de Mazagão pensando que esta também se encontrava destruída devido ao terrível

¹⁶⁶ Id., *Ibid.*, p. 6.

¹⁶⁷ Simão Correia de Mesquita, *Relaçam do grande, e admiravel choque, que teve a Guarnição do Presidio de Mazagam, em 28 de Outubro proximo passado com os Mouros da sua fronteira. Dada ao publico em 16 de Abril de 1755*, p. 6.

¹⁶⁸ Id., *Ibid.*, pp. 7 e 8.

¹⁶⁹ Id., *Ibid.*, p. 8.

terramoto. Simão Correia de Mesquita não se refere aos danos da fortaleza, provavelmente porque nesta não ocorreram estragos. No que diz respeito à cidade de Mazagão, ele afirma que

“ninguem já ignora o lastimoso efeito, e deploravel estrago, que a Praça de Mazagão experimentou no primeiro de Novembro do anno passado, aonde desde as nove horas e meya, até as nove e tres quartos tremeo a terra com ímpeto tão forte, que se abriu em varios sitios, arruinando-se todas as casas, e desemparando todos suas habitaçaens, sendo a confusão igual ao estrago”¹⁷⁰.

Uma vez mais os mouros subestimaram a bravura dos portugueses, pensando que estes se encontravam mais fragilizados, fizeram um novo ataque à praça,

“virão, e soberão os Mouros o grande estrago, que os Portugueses padecerão, e avaliando, ou considerando, que a fortuna lhe mostrava prompta ocasião, determinarão dar hum assalto á mesma Praça, persuadindo-se, que ficarião victoriosos, como se este não fosse o mesmo Theatro, em que os Portugueses tantas vezes tem ficado Triumfantes, quantas os mesmos forão destruidos, mortos e derrotados”¹⁷¹.

Novamente as hostes portuguesas sobrepueram-se aos mouros, sendo que desta vez o factor sorte foi preponderante para a manutenção da Praça de Mazagão sobre o nosso domínio. Nesta batalha os portugueses tiveram como grande aliado o Sol, visto que

“tiveram os nossos vantagem de ficarem com as costas para o Sol, e os inimigos com elle nos olhos, cousa que tanto os afligio, que foy huma das causas de conseguirmos mais cedo a victoria, era ja tal a confusão, que havia entre elles, que ja os de Mazagão não duvidavão, antes tinham por certo o vencimento, começarão a por-se em huma retirada tão forte, que foy huma descomposta fugida, seguirão-os os nossos, e ainda então lhes fizeram mais consideravel damno, mas como se avizinhava a noite se retirarão, e os deixarão na fugida, vierão ao campo da peleja, e trouxerão alguns despojos, suposto que pequenos no valor, não sendo por isso menor a alegria, porque os bons Soldados mais estimão o vencer, que as riquezas, soube-se, que forão mortos perto de quatrocentos Mouros, e entre elles tres Capitaens, que seu General fora levemente ferido, e que este fora o motivo da retirada, os feridos forão sem conta, dos nossos merrerão seis, e vinte e sete feridos, que já se achão restituídos a saude perfeita”¹⁷².

Simão Correia de Mesquita relatou o heroísmo dos portugueses nas vitórias alcançadas nos confrontos contra os mouros, como foi o caso da batalha de 1756, “com esta victoria se recolherão á Praça de Mazagão, os nossos Soldados, pondo desta sorte

¹⁷⁰ Simão Correia de Mesquita, *Noticia do grande assalto e batalha, que os Mouros derão á Praça de Mazagam, em o mez de Junho do presente anno de 1756. Com outras cousas notaveis modernamente succedidas na mesma Praça, Lisboa, Na Officina de Domingos Rodrigues, 1756*, p. 3.

¹⁷¹ Id., *Ibid.*, p. 4.

¹⁷² Id., *Ibid.*, p. 7 e 8.

mais huma Corôa á heroicidade Lusitana, que na Africa, e em todas as partes do mundo se tem coroado com tantos Louros”¹⁷³.

Em Junho de 1760 a Praça de Mazagão sofreu mais um cerco por parte dos Mouros e, mais uma vez, os soldados portugueses conseguiram obter uma grandiosa vitória para Portugal, tal com o nos relata Simão Correia de Mesquita¹⁷⁴.

O penúltimo grande ataque à Praça de Mazagão deu-se a 4 de Abril de 1763, e contava com um exército mouro de oito mil soldados. O relato que temos deste confronto deve-se a Pedro da Silva Correia, mas, este narrador não era tão preciso como Simão Correia de Mesquita. Não nos enumera o número de mortos, nem de feridos das duas facções envolvidas no embate; no entanto, revela-nos como era composta a guarnição portuguesa. Concluimos dessa forma que ao longo dos últimos anos esta foi bastante reforçada e renovada devido aos constantes ataques de que foi alvo. No ano de 1751 a praça contava com cento e cinquenta cavaleiros e pouco mais de quatrocentos infantas e em 1763 “de guarnição, quando completa, seiscentos infantas, duzentos cavallos, e quarenta artilheiros”¹⁷⁵.

Neste ano na Praça de Mazagão:

“habitão mais de tres mil pessoas de hum, e outro sexo da nação Portuguesa, no qual numero se comprehende multidão grande de Cavalleiros da Ordem de Christo, honrados tambem por seus serviços e merecimentos, com os fóros de Cavalleiros Fidalgos, e Fidalgos da Casa de Sua Magestade: e a maior parte de seus moradores são de antigas familias, e nobres progénies”¹⁷⁶.

No início de 1769, após dispendiosas resistências e insistentes cercos, e perante a informação da concentração de grande contingente de tropas mouras em torno de Mazagão, o governador da praça, Dinis Gregório de Melo e Castro, apercebendo-se da situação, comunicou com a Coroa, dando a conhecer que não existiam condições para conservar a praça-forte. D. José, ordenou o abandono da praça na costa atlântica de Marrocos¹⁷⁷. O embarque da população ocorreu em 11 de Março desse mesmo ano.

¹⁷³ Id., *Ibid.*, p. 8.

¹⁷⁴ Simão Correia de Mesquita, Notícia do grande assalto, e batalha, que os Mouros dêrão á Praça de Mazagam em o mez de Junho de 1760, Lisboa, Na Officina de Ignacio Nogueira Xisto, 1760.

¹⁷⁵ Pedro da Silva Correia, *op. cit.*, p. 12.

¹⁷⁶ Pedro da Silva Correia, *op. cit.*, p. 14-15.

¹⁷⁷ Augusto Ferreira do Amaral, in *História de Mazagão*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, “Cronologia dos Acontecimentos Militares”, e as sínteses de José Manuel Azevedo e Silva, «Mazagão. De Marrocos para a Amazônia», in *Revista de História da Sociedade e Cultura*, I, 2001, pp. 81-82; idem, “Mazagão. Retrato de uma cidade luso-marroquina deportada para o Brasil”, *Camões. Revista de Letras e Culturas Lusófonas*, n.ºs 17-18, Novembro de 2004, pp. 166-170.

Quadro 17 – Composição da guarnição de Mazagão, em 1769.

Posto/Cargo ou Função	Número
Condestável	3
Almocadém	3
Anavel ou anadel	3
Capitão	10
Tenente	6
Alferes	18
Ajudante	1
Sargento	10
Furriel	7
Cabo	21
Soldado	355
Atalaia	23
Tambor (escravo/preto)	5
Atalhador	4
Porteiro da sentina (pardo)	1
Facheiro da Torre	1
Facheiro do Campo	1
Subtotal (corpo de infantaria)	472
Capitão de cavalaria	4
Tenente de cavalaria	3
Alferes de cavalaria	2
Cabo de cavaleiro	3
Cavaleiro	87
Subtotal (corpo de cavalaria)	99
Condestável de artilharia	1
Artilheiro	20
Subtotal (corpo de artilharia)	21
Total da Guarnição Militar (três corpos)	592

Fonte: A.H.U., *Códice 1784* (“Relação das Famílias que vierão da Praça de Mazagão em 11 de Março de 1769”).

Na sequência do Tratado de Madrid, assinado em 13 de Janeiro de 1750, definidor das fronteiras da colónia portuguesa da América, o gabinete josefino elegeu o Brasil como a grande prioridade, no âmbito da sua política ultramarina, particularmente a vastíssima região amazónica. Tornou-se necessário concentrar ali todos os meios humanos e materiais possíveis, com vista à imprescindível aceleração do ritmo de povoamento, da colonização e da necessária defesa daquele território.

É neste contexto que se deve procurar entender a decisão régia do abandono da praça marroquina de Mazagão. Face à envergadura da ameaça moura a que já nos referimos, duas opções alternativas se colocavam à coroa, nos princípios de 1769: ou enviava reforços significativos para Mazagão, de forma a fazer face aos frequentes e cada vez mais intensos ataques dos mouros àquela praça, ou mandava evacuar a população e a guarnição, pondo fim à presença portuguesa em Marrocos, mas também ao sorvedouro de gente e de dinheiro, com a vantagem de poder canalizar esses recursos

para a Amazónia. Prevaleceu a segunda alternativa. O rei determinou a evacuação de toda a população para Lisboa ou para a Nova Mazagão.

O abandono de Mazagão significou para Marrocos uma grande vitória política, do ponto de vista português, este abandono representa a execução militar de uma decisão política, considerada vital e mais útil que a manutenção. A inutilidade estratégica, comercial e a enormidade dos gastos foram os principais fundamentos da deliberação real.

Assim, a 1 de Fevereiro daquele ano, largou para Mazagão a esquadra do Capitão-de-mar-e-guerra Bernardo Ramires Esquível de socorro à praça, que se achava cercada pelos mouros. A esquadra era composta pela Nau *Nossa Senhora de Belém* comandada por Esquível, esta era o navio-chefe da expedição; a Fragata *Nossa Senhora da Nazaré*; a Fragata *Nossa Senhora da Guia*; a Charrua *Nossa Senhora das Mercês*; a Charrua *Santa Ana e S. Joaquim*, além de cinco Iates.

Esquível levava instruções secretas para evacuar Mazagão que se encontrava cercada por terra e não podia ser socorrida com facilidade pelo mar, por os mouros terem montado uma bateria na costa. O embarque completou-se em 11 de Março, partindo em último lugar o governador, Dinis Gregório de Melo Castro e Mendonça. Ora, o que de facto se passou foi o que se encontra relatado numa exposição dos serviços até então prestados na marinha de guerra portuguesa, apresentada ao então Ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro por Bernardo Ramires Esquível onde se pode ler:

“Eu capitão de mar e guerra embarcado na Nau Belém comandi a esquadra que foi socorrer, e evacuar a praça de Mazagão que os mouros tinham bloqueado, e com uma bateria impedido todo o socorro por mar, que foi preciso sofrer bastante fogo da dita bateria para comunicar com a praça, e não obstante este embaraço, e ser na estação de inverno tão arriscado naquela costa se tirou da praça duas mil e duzentas almas que a não ser feita esta diligência custaria a resgatar quatro ou cinco milhares acrescendo ter trazido da mesma praça o governador com muitos oficiais, os eclesiásticos, e pessoas graves que vim sustentando, sem que por isso se me desse ajuda de custo alguma”¹⁷⁸.

Esquível, tal como podemos ver, vai ainda sustentar alguns dos evacuados, durante a viagem para Lisboa, podemos reforçar esta afirmação com mais um excerto:

“...muitas ocasiões em que fez extraordinárias despesas para bem do real serviço e que numa foi quando evacuou a praça de Mazagão trazendo uma Nau em que estava embarcado o Clero, os oficiais militares e de fazenda que veio sustentando á sua custa

¹⁷⁸ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op.cit.*, p. 124.

oitenta e tantas pessoas sem que por esta ocasião e outras desta natureza pedisse ou recebesse coisa alguma de ajuda de custo”¹⁷⁹.

A esquadra portuguesa chegou a Lisboa entre 21 e 24 de Março. Os evacuados foram assistidos por conta da família real com jantar e ceia, mas foram alojados em condições miseráveis. Mais de trezentos morreram nos hospitais. Os sobreviventes foram, mais tarde, para o Brasil, onde fundaram no Pará, a Vila Nova de Mazagão¹⁸⁰.

A *Relação das Famílias que vierão da Praça de Mazagão em 11 de Março de 1769*¹⁸¹ dá-nos, de facto, o registo das famílias e a sua composição, o parentesco de cada membro em relação ao chefe de família, as pessoas sozinhas que não constituíam família, o nome, o sexo e a idade de cada um, com distinção entre os maiores de dez anos e os menores dessa idade, o posto/cargo de cada um dos agentes da guarnição militar.

Quadro 18 – Habitantes de Mazagão evacuados em 11 de Março de 1769.

Itens	Famílias	Pessoas
Número de famílias	418	
Maiores de 10 anos		1497
Menores de 10 anos		595
Total	418	2092

Fonte: A.H.U., *Códice 1784* (“Relação das Famílias que vierão da Praça de Mazagão em 11 de Março de 1769”).

A população que embarcou era composta por duas mil e noventa e duas pessoas, cuja composição era de quatrocentas e dezoito famílias. Quanto à guarnição militar, embarcaram quinhentos e quinze elementos (cinquenta e um oficiais, oitenta e seis cavaleiros, vinte e um artilheiros e trezentos e cinquenta e sete sargentos, furriéis, cabos e soldados).

Das quatrocentas e dezoito famílias evacuadas de Mazagão para Lisboa, em 11 de Março de 1769, embarcaram trezentos e setenta e um para Belém do Pará, em 15 de Setembro seguinte. Este registo pode colher-se no *Livro do vencimento, pagamento que se fez na Corte, e que se deve fazer no Grão Pará ás familias e mais pesôas da Praça de Mazagão que se vão estabelecer nelle por ordem de Sua Magestade*¹⁸².

¹⁷⁹ Id., *ibid.*, p. 124.

¹⁸⁰ Arquivo Histórico Ultramarino, *Códice 1991*, fls. 1 a 21.

¹⁸¹ Arquivo Histórico Ultramarino, *Códice 1784*.

¹⁸² Arquivo Histórico Ultramarino, *Códice 1991*, fls. 1 a 21.

O transporte das pessoas de Mazagão, embarcadas em Lisboa com destino ao Pará, a 15 de Setembro de 1769, foi feito em dez navios, sete de Sua Majestade e três da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, os quais devem ter chegado à cidade de Belém pelos meados de Novembro desse ano. Os sete navios de Sua Majestade tinham os seguintes nomes: *São Francisco Xavier, Nossa Senhora da Glória e Santa Ana, Nossa Senhora das Mercês, Nossa Senhora da Conceição, São João, Nossa Senhora da Purificação e São José*. Os três da Companhia eram: o *Nossa Senhora do Cabo, o Nossa Senhora das Mercês e o Santa Ana*¹⁸³.

2. 1784 – Ataque aliado a Argel

A cidade de Argel, até meados do século XIX, era considerada um abrigo de piratas que tornava o Mediterrâneo um mar bastante perigoso para a navegação do comércio. No que respeita à pirataria no mar Mediterrâneo, todos os navegantes pertencentes a povos ou a nações que não pagassem tributo aos piratas mais poderosos estavam em risco, mas mesmo aqueles pagamentos, em geral disfarçados sob a forma de ofertas e resgates, não garantiam absoluta segurança, já que os piratas não tinham uma estrutura centralizada de comando, podendo cada um atacar as presas da sua escolha.

Em meados do século XVII o progressivo fortalecimento dos Estados Europeus levou a que a existência dos piratas da Barbária dependesse das rivalidades e dos desentendimentos entre eles, o que os piratas souberam aproveitar com grande sagacidade. A França encorajou a sua existência e utilizou-os como arma de arremesso contra os interesses espanhóis, mais tarde foram os britânicos e os holandeses que os instigaram contra os interesses franceses, num ciclo vicioso de rivalidades e guerras em que cada um dos contendores tentava obter os serviços destes para a sua causa. Quer através de tributos ou de uma mal disfarçada neutralidade em relação às suas actividades contra nações terceiras. Todas as potências estavam interessadas em obter imunidade para os seus navios, mas todas estavam igualmente empenhadas em que os ataques contra rivais continuassem, o que impedia ataques concertados e consequentes contra os piratas.

¹⁸³ Arquivo Histórico Ultramarino, 1 e 14 de Janeiro de 1770.

No último quartel do século XVIII a Espanha pensou em destruir ou reduzir à expressão mínima o centro pirático de Argel, para o que, em Julho de 1783, enviou àquelas paragens uma forte expedição marítima, sob o comando de D. António Barceló¹⁸⁴.

A força marítima, partida de Cartagena, bombardeou furiosamente Argel de 2 a 4 de Agosto, tendo disparado sobre a cidade umas 300 bombas, de grande distância, para evitar o efeito das magníficas defesas da cidade sobre os navios. A expedição foi um enorme fracasso para as armas espanholas e até certo ponto para as cristãs¹⁸⁵.

No ano seguinte a Espanha decidiu enviar nova expedição com objectivo similar. Portugal, convidado a tomar parte na pugna, fez-se representar por duas naus e duas fragatas. Carlos III da Espanha acolheu satisfeito o socorro luso¹⁸⁶.

Após o convite de Espanha à coroa portuguesa, para um ataque aliado a Argel, Bernardo Ramires Esquível recebia uma missiva¹⁸⁷:

“A Rainha m.^a Senhora he servida ordenar me em avizo de Secretaria de Estado da Repartição da Marinha, e Ultramar, de data de 15 do Corrente que depois, que V. S.^a sahir do Porto desta Capital, com a Escoadra do seo Comando, faça toda a força de Vella, buscando em direitura o Estreito de Gilbraltal, e dali o Porto de Cartagena onde ElRey Catholico, tem mandado preparar hum Armamento destinado contra Argel”¹⁸⁸.

Ramires Esquível tinha ordens para que:

“Logo q. V. S.^a der fundo no referido Porto de Cartagena, para saber immrriatam.^{le} ao Commd.^{le} Geral do Armam.^{lo} Espanhol, a sua chegada aquelle Porto, e as ordens q. leva desta Corte p.^a se onir as forças Espanholas como p.^{le} dellas, e executar nesta conformid.^e todas as ordens q. pelo mencionado General lhe forem dadas”¹⁸⁹.

Nesta missão além de Portugal e Espanha também o reino de Nápoles e a Ordem de Malta participaram neste ataque aliado a Argel. O reino de Nápoles enviou uma força naval de duas naus, duas fragatas, dois xavecos e dois bergantins e a Ordem de Malta, autêntico baluarte da cristandade no Mediterrâneo, mandou um apreciável socorro de

¹⁸⁴ António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 4, Lisboa, Coleção Estudos, 1976, p. 152.

¹⁸⁵ Manuel Cencillo de Pineda, *El Brigadier Conde de Argelejo y su expedición militar a Fernando Poo en 1778.*, Madrid, CSIC, I. E. A., 1948, pp.51 e 52.

¹⁸⁶ Id., *ibid.*, p.53.

¹⁸⁷ Ver anexo 5 na página 204.

¹⁸⁸ Marquez de Angeja, *Cópia da ordem deregida ao Coronel do Mar Bernardo Ramires Esquivel, Command.^{le} da Escoadra Auxiliar; e onidas as força as forças de S. Mag.^e Catolica, contra Argel no ano de 1784*, fl. 1.

¹⁸⁹ Id., *Ibid.*, fl. 1.

duas naus e duas fragatas¹⁹⁰. O ataque seria assim composto por forças portuguesas, espanholas, napolitanas e da Ordem de Malta. Apesar desta aliança com Madrid, a preparação desta expedição desde logo foi mal planeada. Decidiu-se fazer um ataque católico aos piratas de Argel, mas ninguém mencionou para quem iriam as honras e os lucros obtidos nesse ataque, mas isso ainda foi o menos importante, porque após o confronto entre católicos e muçulmanos sempre se poderia discutir esse assunto, isto se o contingente católico obtesse a vitória claro está. Uma outra grande falha foi a falta de comunicação entre Lisboa e Madrid para decidir quem é que comandava a armada católica:

“Nao se tendo athe agora tratado com a Corte de Madrid couza alguma relativa as honras, e distincões Melitares que mutuam.^{te} se devão praticar, entre a forças Navaes Portuguezas e Espanholas, nem entre ordens respectivvos Command.^{tes}, e off.^{es} do Mar, segundo as suas diferentes graduaçõens, nem Cabendo no acaurto espaço de tempo desta Expedição tratar de similhante materia, e querendo a Rainha m.^a Sn.^a mostrar na prompta sahida da Escoadra a sua Regia propenção em cooperar p.^a tudo aquilo, que possa enterefsar, ou dar satisfaçao a ElRey Catholico, m.^{to} particularmente, quando se trata de hostelizar hum inimigo Comum: Nestas Circunstancias deve V. S.^a evitar quanto lhe for posivel todo o conflito de disputa, e contestaçao sobre as referidas honras e distincões tendo a certeza de q^o a Corte de Madrid procurando informar se da graduação do seu Posto, e avendo se lhe respondido, que hera a de = Coronel do Mar = que Correspondia A de Brigadeiro em terra, e q. no Exercicio do referido Posto comandava a todos os Capp.^{es} de Mar e Guerra, ou Capp.^{es} de Navios, e hera Comandado pellos Chefes da Escoadra; he natural, que ad.^a Corte expedice ordens a Cartagena p.^a o receberem co as honras Correspond.^{tes} a sua graduação, segundo as Ordenanças da Marinha de Espanha, e nesta intiligencia pede a ociosilid.^e, q. achando se V. S.^a em hum Porto daquelle Reino, e destinado a servir debaxo das ordens de hum General Espanhol, se conforme taõ bem com as mesmas ordenanças para Com respondes com as honras, e destiçoens, que ellas prescrevem aos Comm.^{tes}, e Generaes espanhoís, segundo as diferentes graduaçõens; e quando deste Resp.^{to} se oferesa algumas duvidas, q. aqui senaõ pode prevenir, se poderã V. S.^a conformas como q. vir estabelecido, e praticado a Resp.^{to} da Escoadra Napolitana, q^o ElRey de Napoles tão bem mando a ao Porto de Cartagena para servir na presente expedição”¹⁹¹.

Bernardo Ramires Esquível levava assim instruções que quem deveria comandar a armada deveria ser o oficial com a patente mais elevada.

As forças aliadas, tal como no ano anterior tiveram o comando de D. António Barceló. Estas largaram a 28 de Junho de 1784 do porto de Cartagena, sem esperar pelos portugueses, em direcção a Argel, com o intuito de atacar. A vontade de combater contra os piratas era tanta que Barceló deu ordem para largar âncora rapidamente em direcção a Argel numa tentativa de ataque rápido e eficaz, não esperando pela Esquadra portuguesa tal como estava combinado.

¹⁹⁰ António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, p. 153.

¹⁹¹ Marquez de Angeja, *op. cit.*, fl. 2.

A Esquadra espanhola era constituída por quatro naus, quatro fragatas, dois xavecós, duas galeotas, três bergantins, três balandras, quatro brulotes e sessenta e seis bombardeiros e canhoeiros, além de grande número de lanchas de abordagem e obuzeiras, e com uma enorme guarnição de homens.

Também em Portugal, nomeadamente em Lisboa, foi aparelhada rapidamente uma Esquadra de Socorro. Se compararmos a nossa Esquadra com a espanhola apercebemo-nos de uma considerável diferença de forças entre as duas, sendo a portuguesa bem mais diminuta que a espanhola. A essa Esquadra foi atribuído o comando ao Coronel do mar Bernardo Ramires Esquível, sendo a mesma constituída por¹⁹²:

Quadro 19 – Esquadra de Socorro de Bernardo Ramires Esquível.

Navios	Peças	Comandantes	Postos	Guarnições
Nau <i>Santo António</i>	64	Bernardo Ramires Esquível	Coronel do mar	566 Homens
Nau <i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>	64	José de Melo Breyner	Capitão-de-mar-e-guerra	560 Homens
Fragata <i>Golfinho</i>	40	D. Tomás José de Melo	Capitão-de-mar-e-guerra	334 Homens
Nau <i>Tritão</i>	44	Pedro de Mendonça de Moura	Capitão-de-mar-e-guerra	336 Homens

Fonte: António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, in *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 4, p. 187.

Para habilitar os navios a acorrerem a “algumas despesas miudas, e estantaneas, que as não permitão valer-se dos créditos que se ão de distribuir pelos ditos comandantes”¹⁹³ foram entregues ao Coronel do mar cinco mil cruzados, ao Comandante da *Bom Sucesso*, José de Melo Breyner, quatro mil e a cada um dos outros (D. Tomás José de Melo e Pedro de Mendonça de Moura) um conto de réis, tudo em patacas.

As instruções para a missão foram dadas na Junqueira em 16 de Junho e assinadas pelo marquês de Angeja¹⁹⁴. Nesse mesmo mês, a esquadra foi dar fundo no porto de Cádiz na tarde de 22. Na manhã seguinte, a expedição fez-se de vela e começou a embocar o Estreito à noite, passando por Gibraltar à meia-noite. A derrota dirigida para Cartagena, porto que foi atingido a 5 de Julho. Aqui chegados, soube-se que a

¹⁹² António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, p. 153.

¹⁹³ Id., *ibid.*, p. 153.

¹⁹⁴ Marquez de Angeja, *op. cit.*, fls. 1 e 2.

Esquadra combinada já havia partido para Argel, pelo que se rumou para aquele porto sem demora, conforme as indicações dadas em Lisboa:

“No cazo em q V. S.^a antes de chegar ao Porto de Cartagena tenha a noticia certa, e const^e. de q a Armada Espanhola sahio daquelle Porto, derigindo se ao de Argel, em tal cazo, em lugar de hir a Cartagena, parâ toda a força d Vela buscando endireitura a mencionada Armada, se forem, nas tiver certeza que sahio buscara em tal cazo o mencionado Porto de Cartagena, e achando, que ella se ter a Velha, o Governador daquelle Porto lhe darâ as direçoens necefsarias, p.^a hir ao seu encontro, e recebidas ord.^{as} diroçoens, seguirá a sua viagem, sem perda de hum só momento, athe se onir com a referida Armada, procedendo despois, com os off.^{es} que leva debaxo do seu Comando, em todo o serviço a que forem destinados, com aquelle acerto, activid.^{es} escalas, que de credito, e reputaçã das Armas Portuguezas”¹⁹⁵.

D. António Barceló e a restante Esquadra chegaram a Argel a 8 de Julho. A 12 começo o bombardeamento da cidade que durou aproximadamente duas horas e meia com resultados manifestamente insuficientes e vexatórios. Pela tarde do mesmo dia chegava a força portuguesa, desejosa de se bater ao lado dos companheiros de luta. Quando soube do ataque já realizado e dos péssimos resultados obtidos, o desejo de combater os piratas de Argel aumentou exponencialmente, desígnio este, em parte para demonstrar que a Esquadra portuguesa, apesar de numericamente inferior à espanhola, era capaz de obter melhores resultados.

Barceló informa no seu relatório que o chefe português se encarregara do comando duma lancha de artilharia e de duas bombardeiras para ataques sucessivos.

No oitavo ataque à cidade, o Guarda-Marinha Prudêncio Rebelo Palhares¹⁹⁶ foi ferido mortalmente por uma bala de artilharia, que lhe “esfrangalhou” uma das pernas, morreu igualmente, depois de se ter batido bravamente numa das bombardeiras guarnecidas pela gente da Nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, o cabo da Esquadra do Regimento de Artilharia da Corte, José Caetano Guimarães. Depois do oitavo ataque, D. António Barceló, de acordo com os dois chefes aliados, resolveu dar a expedição por concluída.

Nos portugueses, as baixas foram bastante inferiores se comparadas com a dos espanhóis, tiveram dois mortos e três feridos, dois dos quais na lancha n.º 7, já do lado dos espanhóis podemos contar um total de cinquenta e três mortos e sessenta e quatro feridos. No que diz respeito ao número de munições gastas pela frota espanhola contam-

¹⁹⁵ Id., *ibid.*, fls. 2 e 3.

¹⁹⁶ António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, p. 154.

se no global, vinte mil bombas, granadas e balas sólidas¹⁹⁷. Em relação ao número de mortos e de feridos das forças napolitanas e da Ordem de Malta, não temos dados para fornecer tal informação.

Não tendo atingido o objectivo em vista, esta jornada constituiu uma derrota para as armas cristãs e foi mais um incentivo aos atrevidos e belicosos piratas barbarescos. Este bombardeamento se comparado com o do ano anterior, teve menores resultados e um maior número de baixas, apesar do número de navios e de homens em mar para tal missão fosse bastante mais elevado.

Em 23 de Julho a Esquadra combinada picou as amarras e com vento travessão foi surgir no porto de Cartagena a 26 desse mês.

As autoridades espanholas, quiseram pagar as avarias sofridas pela esquadra lusa na acção e as munições gastas. Bernardo Ramires Esquível, fidalgamente, recusou imediatamente semelhante oferta, apesar de os restantes aliados já terem recebido indemnização.

O espírito belicoso do chefe português impeliu-o a fazer curso pelas costas da Barbaria, numa última tentativa para pelejar verdadeiramente com os ousados barbarescos, adiando assim o regresso a casa da Esquadra portuguesa. Celestino Soares transcreve notícias, emanadas de Cádiz sobre esta última incursão, do teor seguinte:

“A esquadra de S. M. Fidelíssima, que auxiliou a expedição contra Argel, havendo saído outra vez de Cartagena a 9 deste mês, e feito um curso d’alguns dias sobre as costas d’África, para leste de Argel, seguindo depois o rumo do norte e voltando a Espanha para oeste, passou o estreito na noite de 26 com vento forte, e entrou neste porto a 27 (Agosto) de tarde com bom sucesso”¹⁹⁸.

A Esquadra portuguesa saiu de Cádiz a 28 de Agosto à tarde e recolheu ao Tejo em Setembro com a satisfação de ter cumprido honradamente mais do que o seu dever. O navio-chefe chegou a 20 de Setembro, a *Tritão* a 21, a Nau *Santo António e S. José* a 22 com a Fragata *Golfinho* e a *Bom Sucesso* em 21 com quinhentos e sessenta homens. O navio-chefe desarmou em 23 de Setembro, tendo a bordo quinhentos e quarenta e seis homens.

O Comandante da Esquadra foi recebido no dia seguinte por Suas Majestades, e apesar do desastre da expedição aliada com Espanha, os Monarcas portugueses expressaram-lhe a sua satisfação por tudo quanto tinha feito. Por Decreto de 28 de

¹⁹⁷ C. Fernández Duro, *La Armada española desde los tiempos de la unión de los reinos de Castilla y León*, Madrid, 1973, VIII, p. 346.

¹⁹⁸ António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, p. 154.

Setembro de 1784, Bernardo Ramires Esquível foi promovido a Marechal-de-campo com exercício na marinha¹⁹⁹, por ter participado de forma gloriosa na Expedição a Argel, e no curso que realizou após ter findado a excursão.

No fim de contas a Esquadra católica não conseguiu alcançar uma vitória que lhe teria permitido pôr fim à pirataria argelina, na verdade deu-se precisamente o inverso, uma vez que estes robustecidos pela tenaz resistência que moveram à invasão obtiveram um novo ânimo para futuros confrontos. Nessa medida, continuaram a exercer o curso sobre os navios cristãos, quer no Mediterrâneo quer no Atlântico, no entanto, é justo afirmar que o prestígio de Esquível e da Esquadra portuguesa não foi negativamente afectado pelo desempenho na operação, como é facilmente comprovado pelo escasso número de baixas que Portugal sofreu nos sete ataques em que tomou parte activa.

A grandeza e a elevação de tal figura não lhe permitiram aceitar uma humilhante indemnização por parte dos espanhóis, ao invés, numa tentativa de não chegar a Portugal de forma desonrada e vergonhosa, não para ele, mas sim para a Coroa portuguesa, decide então fazer curso contra os piratas do Mediterrâneo, numa tentativa de conseguir um bom saque para apresentar a Suas Majestades.

O curso realizado pelo Mediterrâneo deu lucros a Portugal, fazendo com que o fracasso da Expedição a Argel quase que fosse esquecido. Assim se vêem os grandes homens, enquanto D. António Barceló regressa a Espanha maculado e vergado por mais uma humilhante derrota e com o seu prestígio claramente diminuído, Bernardo Ramires Esquível recupera a notoriedade perdida na malograda campanha contra o infiel, conseguindo assim uma vitória, não só pessoal como também nacional.

3. As Naus comandadas por Bernardo Ramires Esquível nas Missões Navais de Mazagão e de Argel

Antes de fazermos uma descrição das naus comandadas por Bernardo Ramires Esquível nas duas missões aqui narradas em que ele participou de forma gloriosa, entendemos por bem fazer um pequeno historial da evolução da construção das embarcações marítimas.

¹⁹⁹ Id., *ibid.*, p. 154.

Entre a Pré-história e a chamada Antiguidade, a construção naval vai ter uma evolução muito simples, dos primórdios troncos de árvores até às embarcações como jangadas, em ambientes marcados por organizações tribais, em que se praticava a navegação em riachos, rios e no mar, mas somente entre a costa e as ilhas costeiras.

Mais tarde, entre a chamada Antiguidade e o fim do Império Romano, a construção naval sofreu uma evolução em relação à anterior. Esta evolução surgiu primeiramente entre os egípcios e os fenícios. Com embarcações feitas de papiro, os egípcios vão ser a primeira civilização a ter estaleiros, onde construía embarcações na maioritariamente de passageiros. Em seguida surgem os gregos, os romanos e os cartagineses, povos que se evidenciaram em muitos domínios, inclusive na aplicação militar da construção naval.

Da Idade Média até ao fim do século XVIII, a construção naval sofreu uma significativa evolução. Neste período da História desenvolveram-se embarcações em madeira, de dimensões consideráveis, voltadas para o comércio e para a guerra; surgem centros de construção naval, desenvolvendo-se de forma primorosa a navegação que permitiu a descoberta de novas terras.

O ano de 1746 marca o aparecimento de uma nova Ciência chamada Teoria do Navio. Este marco de natureza científica foi dominado pela introdução do conceito de metacentro²⁰⁰ pelo Francês Pierre Bourguer no seu livro *Traité du Navire* e, assim, a Engenharia Naval sofreu profundas transformações, pois até meados do século XVIII, o projecto dos navios era quase inteiramente empírico, tendo como único embasamento científico o princípio de Arquimedes, e praticamente nada se conhecia sobre estabilidade, efeito das ondas e vento, resistência ao avanço e outros conceitos modernos como o da resistência dos materiais. Até meados do século XVIII, a Construção Naval era facilitada pela padronização nos chamados “traçados” em que, no Ocidente, se destacavam os traçados Portugêses (o Livro das Traças de Manuel Fernandes foi publicado em Lisboa em 1616), o Espanhol e o Italiano. Os traçados consistiam numa compilação de proporções, dimensões e regras que permitiam

²⁰⁰ Pierre Bourguer apresentou pela primeira vez o conceito de *metacentro*, o qual ele definiu como um ponto situado no eixo vertical de mediania que passa pelo centro de querena acima do qual o centro de gravidade de um corpo flutuante não deve nunca subir ou mesmo atingir. O centro de querena é o centro geométrico do volume submerso do navio. A afirmação de que o centro de gravidade não deve nunca subir acima do metacentro contém implícita a ideia de que a distância entre o centro de gravidade e o metacentro, a chamada altura metacêntrica, pode ser tomada como uma medida eficiente da estabilidade do navio. Se o centro de gravidade do navio subir acima do metacentro o seu equilíbrio torna-se instável. Se o centro de gravidade estiver abaixo do metacentro o equilíbrio é estável. Se os dois pontos coincidirem o equilíbrio é dito indiferente ou neutro.

desenhar e dimensionar vários tipos de embarcações e destinavam-se directamente aos carpinteiros navais, sem grandes conhecimentos teóricos para construir navios.

3.1. A Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*

3.1.1. O Navio

Esta nau era constituída por cinquenta e quatro peças, começou a ser construída no Arsenal do Pára a 7 de Julho de 1761, sendo lançada ao mar no dia 26 de Março de 1766²⁰¹.

Chamava-se *Nossa Senhora de Belém e S. José*, mas vulgarmente era conhecida simplesmente por Nau *Belém*.

O seu custo foi de 69 897 327 2/3 de réis²⁰².

A artilharia estava distribuída da seguinte forma:

Quadro 20 – A artilharia da Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*.

1.ª bateria – bateria de baixo	22 peças de calibre 18
2.ª bateria – bateria do convés	22 peças de calibre 12
Tolda	8 peças de calibre 6
Castelo	2 peças de calibre 12

Fonte: António Marques Esparteiro, “*Nossa Senhora de Belém e S. José*”, in *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, p. 25.

As dimensões principais eram:

Quadro 21 – As dimensões da Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*.

Comprimento (quilha)	167 pés
Boca	41 pés
Pontal	33 pés
Calado	16,5 a 17,5 pés

Fonte: António Marques Esparteiro, “*Nossa Senhora de Belém e S. José*”, *op., cit.*, p. 25.

A nau dispunha de uma guarnição de quatrocentos e vinte e sete homens e era constituída pelo seguinte armamento²⁰³:

²⁰¹ *Inventário dos Documentos relativos ao Brasil*, etc. vol. 3, Doc. 19925.

²⁰² António Marques Esparteiro, “*Nossa Senhora de Belém e S. José*”, p. 25.

²⁰³ *Id., ibid.*, p. 26.

Quadro 22 – As armas de mão da Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*.

Armas de mão	
Armas de Fuzil	Armas Brancas
40 espingardas	40 espadas
40 pistolas	40 chuços
	40 machadinhas

Fonte: António Marques Esparteiro, “*Nossa Senhora de Belém e S. José*”, *op., cit.*, p. 26.

No ano de 1805 a nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* acaba por ser vendida, sendo desmantelada no ano de 1808, na Ponte da Lama, no Cais do Tejo, em Lisboa.

3.1.2. Lotação do Navio

No ano de inauguração do navio a Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* era guarnecida por uma tripulação de quatrocentos e vinte e sete homens. Meses mais tarde, em Outubro do mesmo ano, a tripulação era composta por trezentos e cinco homens, enumerados pelos seguintes elementos²⁰⁴:

Quadro 23 – A tripulação da Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*.

8 Oficiais do Corpo	Infantaria
30 Oficiais marinheiros	3 Oficiais de patente
3 Oficiais de Fazenda	8 Oficiais inferiores
1 Oficial mecânico	1 Tambor
	46 Soldados
Marinhagem	Artilharia
92 Marinheiros	2 Oficiais de patente
51 Grumetes	2 Oficiais inferiores
26 Pajens	1 Tambor
	31 Soldados

Fonte: António Marques Esparteiro, “*Nossa Senhora de Belém e S. José*”, *op., cit.*, p. 27.

3.2. A Nau *Santo António e S. José*

3.2.1. O Navio

Esta nau era constituída por sessenta e quatro peças, começou a ser construída no arsenal da Baía por António da Silva, a 1 de Outubro de 1760. A 29 de Janeiro de

²⁰⁴ Id., *ibid.*, pp. 26-27.

1763²⁰⁵ foi lançada ao mar pela primeira vez. Era também conhecida por *Santo António*, a *Pérola da América*.

Entre os marinheiros era conhecida por nau *Cão*, em virtude da figura de proa ser a de um cão.

O seu custo, incluindo a artilharia, foi de 134 904 283 réis²⁰⁶.

A artilharia (1781) da mesma estava distribuída da seguinte forma:

Quadro 24 – A artilharia da Nau *Santo António e S. José*.

1.ª bateria – bateria de baixo (coberta)	26 peças de calibre 24
2.ª bateria – bateria do convés	26 peças de calibre 12
Tolda	8 peças de calibre 9
Castelo	2 peças de calibre 12 4 peças de calibres 9
Pedreiros de Bronze	4 peças de calibre 1

Fonte: António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, in *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 4, p. 138.

O que dá um total de setenta peças. Também aparece como nau de setenta e quatro. Em 1793 foi mandada artilhar com vinte e seis peças de vinte e quatro, vinte e oito peças de doze e doze peças de nove.

As dimensões principais eram:

Quadro 25 – As dimensões da Nau *Santo António e S. José*.

Comprimento (quilha)	182 pés
Boca	44 pés
Pontal	34 pés e 6 polegadas
Calado	6,37 metros

Fonte: António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, *op. cit.*, p. 138.

No espaço de quatro anos o armamento portátil vai variar, sendo em 1781 muito inferior a 1785. A nau dispunha de uma guarnição de quinhentos e cinquenta e dois homens e era constituída pelo seguinte armamento²⁰⁷:

²⁰⁵ *Inventário dos Documentos relativos ao Brasil*, etc. vol. 2, Doc. 6427.

²⁰⁶ *Id.*, *ibid.*, Doc. 6273.

²⁰⁷ António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, p. 139.

Quadro 26 – O armamento da Nau *Santo António e S. José*.

4 de Agosto de 1781	Outubro de 1785
60 espingardas	60 espingardas
120 pistolas	100 pistolas
80 espadas	100 sabres
80 chuços	100 machadinhas
60 machadinhas	150 chuços
	2000 pederneiras de espingarda
	600 pederneiras de pistola
	132 quintais e 2 arrobas de pólvora em barris
	30 quintais e 20 libras de pólvora em cartuchos
	Munições de artilharia
	3491 balas rasas
	1360 pirâmides
	1100 espoletas

Fonte: António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, *op. cit.*, p. 139.

No dia 1 de Abril de 1794, a Nau *Santo António e S. José* entrou no dique do Arsenal da Marinha para ser reparada e modernizada, saindo da doca a 14 de Julho desse mesmo ano, passando então a chamar-se *Infante D. Pedro Carlos*, ou simplesmente *Infante D. Pedro*. Entre os anos de 1806 e 1807 sofreu novamente reparos e torna a mudar de nome, passando a denominar-se *Martim de Freitas*, a figura de proa passou a ser a cabeça de um cão, como símbolo de fidelidade, o que faz com que os marujos lhe dessem a alcunha de nau *Cão*²⁰⁸. Em 1822, estando novamente no Brasil, região que viu esta nau “nascer”, muda novamente de nome para *D. Pedro I*, aquando da proclamação de D. Pedro como Imperador do Brasil.

Depois desta estadia no Brasil o navio não tornou a Portugal.

Em 1828 o navio ainda prestava serviço como navio-depósito de recrutas no Rio de Janeiro.

3.2.2. Lotação do Navio

No ano de inauguração do navio não temos informação da lotação da nau, mas sabemos que em 1799 a Nau *Santo António e S. José* era guarnecida por uma tripulação de seiscentos e trinta e quatro homens, essa tripulação era composta pelos seguintes elementos²⁰⁹:

²⁰⁸ Id., *ibid.*, p. 160.

²⁰⁹ Id., *ibid.*, p. 160.

Quadro 27 – A tripulação da Nau *Santo António e S. José*.

Estado-Maior	Oficiais de cirurgia	Oficiais de manobra ou de apito
1 comandante	2 cirurgiões	1 mestre
1 capitão-de-fragata	1 boticário	2 contramestre
2 capitães-tenentes	1 sangrador	2 guardiões
2 capelães		
3 primeiros-tenentes		
3 segundos-tenentes		
2 sargentos-de-mar-e-guerra		

Fonte: António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, *op., cit.*, p. 160.

Quadro 28 – A tripulação da Nau *Santo António e S. José*.

Oficiais de pilotagem	Oficiais da Fazenda	Oficiais artistas
3 pilotos	1 comissário	4 carpinteiros
3 praticantes	1 escrivão	4 calafates
		2 tanoeiros
		1 serralheiro marinho
		2 cozinheiros

Fonte: António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, *op., cit.*, p. 160.

Quadro 29 – A tripulação da Nau *Santo António e S. José*.

Marinhagem	Guarnição de artilheiros marinhos	Guarnição de fuzileiros marinhos
44 primeiros-marinheiros	1 comandante	1 comandante
100 segundos-marinheiros	1 tenente	1 tenente
115 primeiros-grumetes	1 sargento	1 sargento
123 segundos-grumetes	1 furriel	1 furriel
20 pajens	4 cabos	4 cabos
	1 tambor	1 tambor
	1 pífano	1 pífano
	74 artilheiros marinhos	94 artilheiros marinhos

Fonte: António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, *op., cit.*, p. 161.

4. As Distinções Honoríficas

O mérito militar nobre vai ser premiado devido às suas esplêndidas façanhas no mar; das mercês que lhe foram concedidas, podemos destacar a de Cavaleiro Professo da Ordem de Cristo, a Concessão da Comenda da Ordem da Pedisqueira, o Título de 1º Barão de Arruda, o Título de 1º Visconde de Estremoz, a Comenda da Casa da Índia e a Gran Cruz da Ordem de Santiago da Espada.

A 9 de Junho de 1784 no Palácio da Nossa Senhora da Ajuda foi atribuída ao Coronel-do-Mar Bernardo Ramires Esquível pela rainha Dona Maria I, a mercê do Hábito da Ordem de Cristo, juntamente com a quantia de 12 mil reis de tenças efectivas.

Esta mercê foi-lhe atribuída sem as “Habilitaçoes, e Provanças ordenadas pelos Estatutos, e Definiçoes da mesma ordem”²¹⁰, devido à forma apressada com que se celebraram as cerimónias. Bernardo Ramires Esquível não foi assim agraciado com as devidas cerimónias que a tradição obrigava a quem passasse a usar o Hábito da Ordem de Cristo, uma vez que dez dias depois ele embarcava rumo a Argel, numa expedição em que a esquadra portuguesa se uniria à Católica no bloqueio e na luta contra a pirataria sediada na cidade.

Mesmo sem as devidas atenções cerimoniais, Ramires Esquível teve direito a uma pequena cerimónia, onde “Hey por bem de o haver por habilitado para poder receber o referido Habito”²¹¹, assim sendo no dia 14 de Junho, somente cinco dias antes do embarque da esquadra, na Igreja do Mosteiro de Nossa Senhora da Luz em Lisboa, é-lhe permitido então receber o Hábito da Ordem de Cristo. A casa conventual em apreço (actual sede do Colégio Militar), assim como a respectiva igreja, muito arruinada pelo terramoto de 1755, foram expressamente edificadas pela Infanta D. Maria com destino à Ordem de Cristo, depois de esta haver sido reformada pelo Padre Frei António de Lisboa, em 1529.

Não obstante, a acção nefasta do aludido clérigo sobre a estrutura e *praxis manifestas* da instituição, a igreja do Convento de Nossa Senhora da Luz preserva, decerto miraculosamente, um número significativo de testemunhos materiais susceptíveis de evocar o quanto da missão confiada à Ordem Templária de Portugal faltava então cumprir.

Esta mercê foi-lhe atribuída não só devido aos feitos que o Coronel-do-Mar Ramires Esquível tinha conseguido alcançar durante os seus quarenta anos ao serviço da Armada Real do Reino de Portugal, mas também como um incentivo para alcançar uma grandiosa vitória perante um inimigo comum do país vizinho, a Espanha. A cerimónia que antecedeu o embarque da Esquadra Auxiliar, comandada por Bernardo Ramires Esquível, não teve só o objectivo de permitir o uso do Hábito da Ordem de Cristo ao biografado, mas também de o abençoar perante Deus face à perigosa missão que os reis peninsulares se preparavam para realizar contra a pirataria existente em águas do Mediterrâneo. Bernardo Ramires Esquível foi então honrado com o Hábito da Ordem de Cristo.

²¹⁰ *Habilitações da Ordem de Cristo*, Bernardo Ramires Esquível, Maço 10, N° 43.

²¹¹ A.N.T.T., Maço 10, N° 43.

Na sequência do ataque aliado a Argel, no dia 23 de Outubro, Sua Majestade fez mercê a Bernardo Ramires Esquível, Marechal-de-Campo, da comenda da pensão de 200 000 réis na Casa da Índia e a D. Antónia Felicitas da Fonseca, mãe do Guarda-Marinha Prudêncio Rebelo Palhares, morto na expedição de Argel, 100 000 réis de tença no rendimento da obra pia²¹².

Capítulo 3 – Estratégia Militar e Inovação

Bernardo Ramires Esquível era um profissional exemplar no ofício que exercia. Tinha o costume, antes de embarcar numa missão, de elaborar um pequeno manual de regras para que as esquadras debaixo do seu comando realizassem as manobras pretendidas. Por vezes elaborava Planos e Regulamentos após essas mesmas missões, para que missões futuras pudessem alcançar um desfecho mais favorável.

Podemos afirmar com toda a certeza que ele era uma grande estratega militar, podendo comprovar-se essa realidade através dos inúmeros manuscritos que ele nos deixou. É claro que não vamos aqui mencionar todos os seus feitos literários sobre a marinharia, vamos tão só comentar aqueles que para nós são considerados os mais importantes: *Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescecita fazer ao Comercio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos, Rígimento de Signais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Esquivel Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. António e S. José, Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira, Regimento de Sinais da Esquadra de Bernardo Ramires Esquível e um Regulamento para o serviço particular que as tropas de infantaria e artilharia devem executar por Bernardo Ramires Esquível Tenente General d' Armada Real.*

O objectivo do estudo destes documentos é apresentar o estratega militar. A inovação e evolução dos seus Regimentos e a comparação com outros da época.

Mais adiante consideramos pertinente comentar a outras obras marítimas por ele elaboradas, como por exemplo: uma *Demonstração mautica ou Questões Suscitadas*

²¹² António Marques Esparteiro, “Santo António e S. José”, p. 155.

entre Um Oficial de Marinha e Hum Regio Profeçor de Mathematica Aquelle Theorico e pratico E esre Extremamente theorico, as Ideias ou Sistemas da Marinha Antes de entrar no conhecimento da grande Arte de Marinha, a Origem da Guerra e quem foram os primeiros que a fizeram e a Origem da Navegação e quem foram os primeiros que navegaram, e os que poderosos foram por mar, a qualidade das primeiras embarcações, e as grandes utilidades que da mesma navegação resultaram, e por fim os Princípios e Máximas Para a instrução dos que entram no serviço militar advertindo que só falo para as pessoas de qualidade de como são os grandes, os Fidalgos e ainda os Nobres por sua ascendência.

Aos quatro últimos documentos decidimos dar menor relevo, não que eles não merecessem um estudo mais aprofundado, mas o objectivo que nos foi proposto é outro. No entanto, consideramos importante mostrar como Bernardo Ramires Esquível se interessava por elaborar textos para melhorar a Marinha Portuguesa. Fica aqui uma pequena amostra daquilo que será uma lista de várias obras manuscritas que muito provavelmente auxiliaram a Marinha Portuguesa do seu tempo e de épocas vindouras.

Felizmente chegaram até nós estas importantes e interessantes obras literárias que nos fazem entrever como era a época de Bernardo Ramires Esquível. Provavelmente não chegaram até aos nossos dias todas as obras por ele escritas, contudo, podemos contar com um grande número de manuscritos por ele elaborados.

1. *Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescecita fazer ao Comercio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos*

Iremos começar por mencionar o *Plano de Protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescecita fazer ao Comércio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos*²¹³, escrito pelo Almirante a 15 de Novembro de 1785.

Na sequência da expedição a Argel, Bernardo Ramires Esquível produziu um plano de protecção que a Marinha de Guerra devia adoptar em relação aos comboios de comércio que se faziam pelo Atlântico a caminho do Brasil e da Índia.

²¹³ Ver anexo 6 na página 206.

Esquível começa por referir que “Na Guerra sempre foi o melhor systema adoptar, e aproveitar das vantagens dos inimigos, isto he o que já praticavão os Romanos, e serve seguido pellos modernos...”²¹⁴; ele dá mostras de ser conhecedor das técnicas marítimas de guerra utilizadas pelos romanos na Antiguidade e depois pelos modernos, ou seja, ele dá mostras de ser um entendido nas artes de guerra no mar, não só pela vasta experiência adquirida, mas também pela pesquisa que fez sobre o tema. Ramires Esquível era um homem do mar, mas também indiscutivelmente um homem letrado.

Ele vai começar por descrever a forma como franceses, ingleses e espanhóis aparelham os seus navios de guerra para poder combater a guerra de corso. De seguida começa por descrever de que forma se produz o ataque dos piratas argelinos aos navios mercantes dos reinos cristãos: “Os Argelinos quando aparecem os nossos Navios nos dão bem a conhecer a vantagem dos seus corsareos, retirando-se seguramente dos de guerra, e chegando a todos os mercantes a que dão Cassa, fazendo nos assim hum terrivel corso sem temerem os nofsos armamentos...”²¹⁵.

Na tentativa de ajudar a melhorar a Marinha Portuguesa e a defesa dos navios mercantes dos ataques piratas, Esquível aconselha: “...Sua Magestade nescecita ter huma marinha maior que para a Guerra dos Africanos, precisa se que ella seja tão forte que sustente o Estado, com as suas proceçoens, e por concequencia criar, e instruir os nossos officiaes e marinheiros, e aqueles especialmente no uso das evoluçoens, em que não tem pratica alguma, e sem ella não he pacivel que hum maior numero de Navios possa operar unidos prompta huma Esquadra...”²¹⁶.

Durante o seu plano, sublinha por diversas vezes, como se devem defender os navios mercantes em trânsito do Brasil ou então da Carreira da Índia, pois cada uma destas viagens tem um percurso diferente, e por isso mesmo ataques e inimigos distintos.

Com este plano, Ramires Esquível, tenta encontrar uma solução que possa ajudar a Marinha, não só na luta contra alguns países europeus, mas sobretudo na defesa dos seus navios mercantes alvo constante dos piratas e corsários do Norte de África. No final do plano mostra que apesar de ser um homem bastante conhecedor do mar e da arte de guerrear no mesmo, continua a ser o mesmo homem humilde que

²¹⁴ Bernardo Ramires Esquível, *Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade nececita fazer ao comercio e navegação mercantil nas serconstancias em que nos achamos*, 1785, fl. 1.

²¹⁵ Id., *ibid.*, fl. 1.

²¹⁶ Id., *ibid.*, fl. 1.

sempre foi ao longo da vida, e isso é bem patente quando afirma: “Este plano que tem o debil de ser meu talves, se posa tirar d'elle algum partido, e nesse cazo estimaria munto que a minha inutilidade possa servir d’alguma couza”²¹⁷.

2. Regimentos de Sinais

Nos três manuscritos que iremos analisar em seguida, descrevem-se os procedimentos mais adequados ao combate naval entre duas ou mais unidades marítimas; o que se sucede normalmente quando “se anda a corso”, saber reconhecer as práticas de dissimulação destes e combater-los.

Esquível descreve as acções mais adequadas à manutenção de uma Esquadra em alto mar, tais como a redacção do respectivo regimento, sinais convencionais, santo-esenha, etc.

Bernardo Ramires Esquível não foi pioneiro a escrever sobre a Tática Naval. Diz-se que o padre Fernando de Oliveira, com a sua *Arte da Guerra no Mar*²¹⁸, foi o primeiro a escrever sobre tais matérias, pelo menos em obra impressa. No entanto, através de Quirino da Fonseca no seu *Comentário Preliminar* à edição de 1937 desta mesma obra do padre Fernando de Oliveira, sabemos que existe um outro manuscrito anterior a este, que versa sobre o mesmo assunto. Esse manuscrito, *Espejo de Navegantes. De la Guerra o Batalha que se dá en la Mar*²¹⁹ foi escrito pelo espanhol Alonso de Chaves.

A obra de Alonso de Chaves ao contrário da do padre Fernando de Oliveira, no que diz respeito a este assunto, dedica apenas os capítulos quinto e sexto. O que torna a obra de Fernando de Oliveira mais vasta e completa²²⁰ que a do espanhol.

²¹⁷ Id., *ibid.*, fl. 4.

²¹⁸ Padre Fernando de Oliveira, *Arte da Guerra no Mar*, Lisboa, Marinha (Comissão Permanente de Acção Cultural), 1983. Ver também Francisco Contento Domingues, “Fernando Oliveira e o primeiro tratado português de arquitectura naval – A *Arte da Guerra no Mar*”, *Os Navios do Mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História – Universidade de Lisboa, 2004, pp. 58-63.

²¹⁹ Paulino Castañeda Delgado, Mariano Cuesta, Pilar Hernadez, *Transcription, estudio y notas del Espejo de Navegantes de Alonso de Chaves*, Madrid, Instituto de Historia Y Cultura Naval, 1983. O título que apresentamos no texto acima foi o que retirámos do fac simile da capa do manuscrito apresentado nesta edição, e que Castañeda Delgado e seus colaboradores adaptaram para, *Quatri Partitu en Cosmographia Practica, y por Otro Nombre Espejo de Navegantes*, como se pode ver na terceira folha da obra citada.

²²⁰ De facto o *Quatri Partitu* tem quatro “livros”, que tratam de um vasto leque de assuntos náuticos que se estendem por mais de trezentas e sessenta páginas de texto da reedição. Os assuntos que já referimos e

No ano de 1719, publicou-se um texto que trata do Combate Naval e dos Sinais nas *Memórias Militares de António do Couto Castelo Branco*. Este manuscrito foi escrito por Antonio de Novaes Ferram, Capitam de Granadeiros²²¹.

Em 1774, temos um outro esplêndido manuscrito de Christiano Frederico Weinholtz com o título *Tactica Naval ou Evoluções e Ordens de Huma Armada*, que ao longo de mais de duzentas e vinte páginas ilustradas por dezenas de gravuras anexas, vai expor todos os assuntos relacionados com esta matéria.

Weinholtz na introdução da sua obra apresenta uma compilação de autores anteriores. Com esta colectânea pretende tornar acessível aos técnicos nacionais todas as obras já existentes. Faz um excelente resumo da bibliografia conhecida sobre o assunto, demonstrando estar bastante actualizado. Ele refere inúmeros autores e obras. Expõe o padre espanhol Tosca, com o seu *Tratado da Náutica* publicado em 1707²²²; o Almirante dinamarquês Fontenais com um *Tratado de Evoluções* publicado em 1747; o Capitão-de-Mar-e-Guerra inglês O'Brien, com outro *Tratado de Evoluções* de 1762; o Visconde de Morogues, Chefe de Brigada do Corpo Real de Artilharia de França com outro *Tratado de Evoluções* e um *Regimento de Sinais* publicado em 1763²²³, que foi traduzido para holandês pelo Conde de Byland.

Em 1765 temos conhecimento da publicação com *Instruções, Ordens e Sinais* para a armada do Conde S. Vicente, onde além de um muito completo *Regimento de*

a que naturalmente se refere Quirino da Fonseca, e que são “De la guerra y batalla entre dos naves” e De la batalla entre dos flotas”, são tratados em doze páginas.

²²¹ António de Novaes Ferram, *Memórias Militares de António do Couto de Castelo Branco*, Amsterdam, en Caza de Miguel Diaz, 1719: U.I., 2460, sala 1/ 16 /7. Trata-se de uma publicação das memórias do referido oficial, que correspondem a escritos pelo mesmo deixados na sua bagagem, quando ficou prisioneiro da batalha de Almança em 1707 e que o seu subordinado, capitão de granadeiros publicou. As memórias são fruto da sua experiência como capitão-de-mar-e-guerra, mestre de campo de Infantaria e “Inspector-geral do Estado militar das Ilhas dos Açores”. A obra trata de cerimonial marítimo, infantaria e tática do combate terrestre, nomenclatura naval, salvas, estaleiros portugueses, artilharia, além da já referida tática naval e dos sinais.

²²² Trata-se na realidade de Thomas Vicent Tosca, Presbítero da Congregação do Oratório de Valência, e da sua monumental obra, *Compendio Mathematico en que se Contienen todas las materias mas principales de las Ciencias, que tratan de la Cantidad*, 9 tomos, 2ª ed., Madrid, Antonio Marin, 1727. O tomo VIII trata de “Astronomia Practica, Geographia e Nautica”. É a esta última parte que Weinholtz se deve referir, visto que as últimas cerca de cem páginas tratam da tática naval, depois de serem abordados outros assuntos de navegação e astronomia náutica.

²²³ Visconde de Morogues, *Tactique Navale, ou Traité des Évolutions et Des Signaux*, Amsterdam, Marc Michel Rey, 1764. É esta uma obra, que segundo a comissão da Academia das Ciências francesa encarregada de a apreciar, actualiza e adapta o trabalho do Padre Hoste, que não era um marinheiro. É muito semelhante à obra deste padre, tendo no entanto, entre muitos outros melhoramentos, uma simplificação das gravuras, que aliás foram quase integralmente copiadas e adaptadas por Weinholtz. Existe uma edição de 1763 publicada em Paris, que apenas difere em pormenores de montagem gráfica.

Sinais, se incluem, entre muitas outras, “advertências” para o combate, para a “cassa” e para a navegação à vela, tanto de dia como de noite²²⁴.

A Biblioteca Central de Marinha tem no seu património pelo menos oito *Regimentos de Sinais*, quase todos do século XVIII, manuscritos, quase todos destinados ao uso específico de armadas ou frotas com missões de combóio ou combate²²⁵. Três destes *Regimentos de Sinais* foram elaborados por Bernardo Ramires Esquível.

Vejamos em seguida com mais pormenor manuscritos de Bernardo Ramires Esquível, correspondentes aos anos de 1769, 1784 e 1790.

2.1. Regimento de Sinaes Para a Esquadra de Sua Mag.^{de} Fedellicima Composta de Navios de Guerra e de Transporte Commandada Por Bernardo Ramires Esquível Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Embarcado na Nau de Guerra Nossa Snr^a de Bellem Anno de 1769²²⁶

Este é o primeiro Regimento de Sinais escrito por Bernardo Ramires Esquível do qual tenhamos conhecimento. Foi elaborado para a Missão de Evacuação de Mazagão de 1769. Comparado com os outros dois Regimentos, este é o de menor dimensão e talvez o mais rudimentar; no entanto, tem para nós variadíssimos motivos de interesse. É composto por vinte e nove páginas, sendo que as primeiras são uma advertência aos cuidados a ter com a preparação da Esquadra:

“O breuíssimo tempo com que se mandou emcorporar e sahir a sobre ditta Esquadra não tev lugar a fazer hum Regimento (...) nde se completamente (...) tres Nauios de Guerra, e (...) de transporte, Com tantas circunstacias, quantas poderão (...)

²²⁴ *Instruções Ordens e Sinais que se Ham de Observar Entre os Navios de Sua Magestade Fidelissima Commandados pelo Conde de S. Vicente, ...*, Lisboa, Miguel Rodrigues, 1765. O Regimento de Sinais é exposto em quadro, com as diversas situações (dia, noite, nevoeiro, etc.), e com as bandeiras e flâmulas desenhadas a cores.

²²⁵ *Catálogo dos Manuscritos dos Séculos XVII ao XX*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2000. São eles os manuscritos n.os 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, e 61, sendo apenas o manuscrito com o nº 33, correspondente ao *Regimento de signaes para os Navios de Guerra de S.A.R., Principe Regente Nosso Senhor, os quaes hão de servir de baixo das minhas ordens*, de Rodrigo José Ferreira Lobo, de 1810. Também apenas dois regimentos, correspondentes aos manuscritos 29 e 30, são promulgados directamente pela Rainha, correspondendo a uma norma uniforme para a Armada do País.

²²⁶ Ver anexo 7 na página 210.

Suposta a Reflexão sobre a ditta destreuhio o Commandante hum Regim^{to} de comboi meramente perto para huma frota do Brazil pello qual se deuia Governar a prezente Esquadra somente para a Viagem de Lisboa ao porto de Mazagão²²⁷.

Depois de uma extensa recomendação, que podemos afirmar ser a introdução deste Regimento de Sinais, Esquível, apresenta-nos tabelas onde demonstra o número de sinais a utilizar consoante a situação, qual o número de tiros a serem disparados, qual a cor das bandeiras a utilizar para comunicar com os outros navios e por fim, qual o significado de todos estes sinais. Vamos dar um exemplo dessas mesmas tabelas para melhor compreensão. Começaremos pela apresentação de uma tabela sobre a distinção dos navios “para de dia” e depois uma outra tabela com sinais “a surto e à vela”:

Quadro 30 – Tabela sobre a distinção dos navios para de dia²²⁸.

Destinção dos Navios para de Dia						
Distintiuo	Navios		Gualharde =tes	Topes	Laizes das Vergaas	
					Bombordo	Este Bordo
Geral	De Guerra		Branco	Da Gatta		
	De Transporte		Vermelho			
	De Guerra	2	Azul	De Proa		
		3	Vermelho			
Partticullar	6 de Transportte	1	Branco		Seca	
		2				Seca
		3	Vermelho		Seca	
		4				Seca
		5	Azul		Seca	
		6				Seca
		7	Branco		De Gatta	
		8				De Gatta
		9	Vermelho		De Gatta	
		10				De Gatta
		11	Azul		De Gatta	
		12				De Gatta

Fonte: *Regimento de Sinaes Para a Esquadra de Sua Mag.^{de} Fedellicima Composta de Navios de Guerra e de Transporte Commandada Por Bernardo Ramires Esquivel Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Embarcado na Nau de Guerra Nossa Snr^a de Bellem Anno de 1769*, p. 7.

²²⁷ Bernardo Ramires Esquivel, *Regimento de Sinaes Para a Esquadra de Sua Mag.^{de} Fedellicima Composta de Navios de Guerra e de Transporte Commandada Por Bernardo Ramires Esquivel Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Embarcado na Nau de Guerra Nossa Snr^a de Bellem Anno de 1769*, pp. 1 e 2.

²²⁸ Id., *ibid.*, p. 7.

Quadro 31 – Tabela navios surtos e à vela²²⁹.

Surto e A uella			
N: dos Signaes	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Vermelha	
		Lugar dos Signais	Significasoes
1	1	Jncapeladura do Joanete de Proa	Para Largar o Pano a Em/chugar, ou Terrear
2	1	Tope de Proa	Para Jncar Barriar Ver/gas e mastareos
3	1	Jncapeladua Da Gatta	Para que se metaó dentro as embarcacoins/miu/das
4	1	Tope da Gatta	Para vir buscar Regi/mentos a bordo do/Commandante ou/para, o trazer tendo-o/Recebido
5	1	Penol da Mezena	Para que as Embarca/soins miudas Ve=/nhão a bordo do Com/mandantte
6	1	Jncapeladura do Joanete Grande	Para que as Embarca=/sois miudas; Esto hé,/Lenchas, e Escaleres/Grandes Vaó, para a/praca, a Eordem/do Governador

Fonte: *Regimento de Sinaes Para a Esquadra de Sua Mag.^{de} Fedellicima Composta de Navios de Guerra e de Transporte Commandada Por Bernardo Ramires Esquivel Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Embarcado na Nau de Guerra Nossa Snr^a de Bellem Anno de 1769*, p. 9.

Até ao final, todo o manuscrito é composto por este tipo de tabelas que servem unicamente para explicar os sinais a utilizar durante a missão a Mazagão. No final do regimento, sabemos que este foi elaborado a bordo da Nau *Nossa Senhora de Belém*, defronte da Praça de Mazagão em Fevereiro de 1769.

2.2. Rigimento de Signais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Esquivel Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. José²³⁰

No segundo Regimento dos Sinais, podemos assistir a uma clara evolução relativamente ao primeiro. Ao contrário do anterior, este tem um índice que nos permite ver desde logo que assuntos serão tratados:

²²⁹ Id., *ibid.*, p. 9.

²³⁰ Ver anexo 8 na página 223.

Quadro 32 – Índice do Regimento dos Sinais de 1784²³¹.

Introdução		1
Bandeiras, e numeros que lhes correspondem		3
Signais de Galhardetes		4 e 22
Signais numerários		
Cappitulos		
1... da Ordem		6
2... Disciplina da Esquadra		15
3... Comonicação da Esquadra		25
4... Manobras Surto		41
5... Manobras á Vella		47
6... Da Caça		55
7... Evolucoens		59
8... Do Combate		75
Signais de noute		
Estando Surtos		85
Avella		95
Signais de Artelharia para tempo de Nevoa		101

Fonte: *Rigimento de Signais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. Jose Anno de 1784.*

Pelo índice contemplamos uma clara organização das ideias abordadas na obra. Este Regimento está bem estruturado, no entanto, Esquível poderia ter introduzido algumas imagens de forma a valorizá-lo ainda mais.

Logo no início, Bernardo Ramires Esquível faz uma pequena introdução, onde afirma: “A Honra que sua Magestade me fas de me entregar a sua Esquadra...”²³². Depois de manifestar a honra que representa para si próprio comandar os navios ao serviço da coroa, sente que “he nesta o Caziaô bem destinta, e nos obriga applicarmos todas as noças forças para merecer, e de zempenhar aquelle Real Comceito que nos elege”²³³. Depreende-se aqui um sentimento de orgulho combinado com um claro sentido de responsabilidade pela honra concedida por Sua Magestade.

Em seguida apresenta aquilo que será o Regimento, e os sinais a usar no mesmo:

“Neste Regimento uzarei para tudo de Signais numerarios, com que mostrarei primeiro no tope da Proa os Cappitulos, e depois no tópe grande os signais; e me pareceo omitir as razoens em que me fundei para eleger este methodo, pois espero que elle mesmo se acredite na sua facil, e prompta execução, e quando algum dos mesmo

²³¹ Bernardo Ramires Esquível, *Rigimento de Signais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. Jose Anno de 1784.*

²³² Id., *ibid.*, p. 1.

²³³ Id., *ibid.*, p. 1.

Commandantes lhe ache deficuldade ma fará logo prezente para eu o tirar de toda a duvida”²³⁴.

Esquível, tal como oportunamente observamos no excerto supracitado, elabora um Regimento de Sinais de fácil compreensão e pronta execução, contudo, adverte que no caso de alguma das regras não ser compreendida, ele se disponibilizará para a explicar pessoalmente.

Apesar de ter sido ele a elaborar as regras e os sinais a cumprir a bordo dos navios, e de comandar a Esquadra, “As ordens e sinais deste Regimento se devem ececutar prontamente respeitando só o servifso de Sua Magestade, a gloria da Nacam, e o bem do estado...”²³⁵. Sendo portanto, o rei, o comandante supremo de qualquer missão.

Ao longo de todo o Regimento temos uma linguagem acessível e de simples compreensão. Esquível apresenta todos os capítulos através de tópicos fáceis de executar pelos marinheiros de serviço. Podemos dar o exemplo de seis regras dos *Planos de falça de Rotta*, quando o navio vai à bolina:

1. “Virar por davante logo que a noutecer athe pela manheé
2. Virar por davante logo que anoitecer athe a meya noute que se tornará a virar athe pela manhán
3. Virar por davante logo que a noutecer athe as duas horas que se tornara a virar athe pela manhán
4. Virar por davante logo que anoutecer athe as des horas, virando athe as duas, e tornando a virar athe pela manhán
5. Virar por davante as duas horas athe pella manhán
6. Virar por davante a meya noute athe pella manhán”²³⁶.

A partir desta pequena passagem podemos ter uma pequena ideia de como eram as regras que ele elaborou, acessíveis e de fácil percepção.

Mais adiante, apresenta-nos uma tabela onde representa os sinais de artilharia que se devem utilizar em tempo de nevoeiro:

²³⁴ Id., *ibid.*, p. 1-2.

²³⁵ Id., *ibid.*, p. 2.

²³⁶ Id., *ibid.*, p. 32.

Quadro 33 – Sinais de Artelheria a ter em tempo de nevoeiro²³⁷.

Numeros	Sinais de Artelheria em tempo de Nevoa	
	Tiros de Peça	Sineficações
1	P–P	Signal de preparação
2	P..P	Virar por davante
3	P–P–P	Virar em Roda
4	P..P..P	Por á Capa a mura a B.B.
5	P..P–P	Por á Capa a mura a E.B.
6	P–P..P	Marear com a mura a B.B.
7	P–P–P–P	Marear com a mura a E.B.
8	P–P..P–P	Marear a poupa
9	P..P–P–P	Signal de necefsidade qualquer que for
10	P–P–P..P	Avistar terra abaixo pella sonda
11	P..P–P..P	Descubrir Navio de Mais
		Para

Fonte: *Rigimento de Sinais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. Jose Anno de 1784*, p. 132.

Bernardo Ramires Esquível termina este seu soberbo Regimento dos Sinais com uma longa advertência, na qual escreve:

“1.^a Não obstante que a linha de bolina se conta por des qu/artas distantes do vento, na linha de Batalha se hirá hum/quarto mais folgado, de forma que os laises fiquem prepen/diculares, ou ainda mais para a ré dos punhos d’amarra/ e com alguma deferença para mais, o pano de proa, e com/vento fresco se hira meja quarta folgado que vaó des qu/artas e meya porem hau indo bastante vento e mar se-/ra linha de Batalha para sete quartas do vento que/a sim he precizo para se poder conservar

2.^a Em toda a formatura se reguaraó os Navios pano/ por pano isto he pelo que toca as vellas de Cabeça, e pa/ra igualar o seguimento e conservar as distancias entre/si, se uzará das vellas de estaes e taó bem de pôr alguma/ceus a gata sobre sendo percizo

3.^a Em todos os Navios se riscara na tolda ou tambadillho/hum quadrado naval com as suas diagonaes, de forma que/a linha recta que divide o quadrado em duas partes iguais divide tambem a largura do Navio, e logo avante do/quadrado chegado a ele se ponha segura huma agulha/de marear ou huma das outras na falta dela para huma/e outra Couza servirem de guia a todas as evoluçoens que se fizerem

4.^a As bandeiras de poupa e proa se largaraó e arriaó ao nascer/e pôr do Sol seguindo todos as Navio Cheffe, e as Insignias/sejaó bandeiras ou flamulos, se largaó quando lgo pella/manhan principiaó a divizar-se os objectos e se arriaó quan/do depois de anoitecer ja os mesmos objectos senaó des/tinguem, e quando se fizer signal para incar, ou ar/rear vergas de Joanetes, pouco antes do nascer e pôr do/Sol qualquer das ditas manobras se executará ao mes/mo tempo que as ditas bandeiras se largaraó ou se arriaó

5.^a Para os tiques de alvorada recolher se naó fora sig/nal algum tendo nos outros Navios as Coisas promptas/para seguirem o Navio Chefe, tocando ao mesmo tem/po ou naó tocando se o dito Navio naó tocar a adver/tindo que do primeiro de Abril athe o ultimo de se/tembro, se tocará a recolher as nove horas da noite e do/primeiro de outubro athe o ultimo de Marco as oito/horas

6.^a Os Navios Concervaraó toda a noite a mesma forma/tura que ultimamente se ordenou, e em que se a noite/ceu, e quando pela manheé estiverem alguns Navios/atracados ou fóra do seu lugar, faraó logo toda a deligencia, e força de vella para se incorporarem/ganhando o posto que lhe Competir, vem esperar que/lhe faça signal o Navio chefe

²³⁷ Id., *ibid.*, p. 103.

7ª Nenhum Navio largara bandeira, quando vir a/falla do Navio Cheffe sem que ele a largue primeiro²³⁸.

2.3. Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira²³⁹

Em relação a este Regimento dos Sinais, o terceiro e último que aqui apresentamos, não nos vamos alongar muito. Não que este não tenha os seus méritos, muito pelo contrário. Poderíamos mesmo afirmar que se trata do Regimento dos Sinais, mais completo, no entanto, não estaríamos a ser justos com o que ele escreveu no ano de 1784, quatro anos antes.

Este manuscrito é praticamente uma cópia do *Regimento de Signais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Esquivel Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. José*, produzido quatro anos antes, como pode ser facilmente comprovado no índice do mesmo:

Quadro 34 – Índice do Regimento dos Sinais de 1790²⁴⁰.

Intrudução		1
Bandeiras e numeros que lhe correspondem		3
Signais de Garlhardetes		5 e 20
Capitulos	1. Da Ordem	6
	2. Disciplina da Esquadra	15
	3. Comonicação da Esquadra	23
	4. Manobra de Surto	33
	5. Manobras á Vela	39
	6. Da Cafsa	47
	7. Evoluçoens	53
	8. Do Combate	75
Signais de noite	Estando Surtos	91
	A vela	97
Signais de Artelharia para tempo de Nevoa		107

Fonte: *Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira.*

²³⁸ Id., *ibid.*, p. 105-107.

²³⁹ Ver anexo 9 na página 254.

²⁴⁰ Bernardo Ramires Esquível, 1784.

Este índice é idêntico ao que consta no Regimento de 1784. Quando dizemos que o *Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira* pode ser considerado o mais completo dos regimentos elaborados por Bernardo Ramires Esquível, é porque neste o autor inova, introduzindo imagens de bandeiras que explicam alguns sinais. Tal como podemos observar na figura 9:





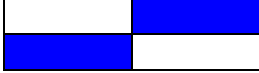
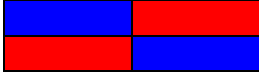

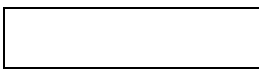


Bandeiras, e numeros que lhe correspondem	
	1
	2
	3
	4
	5
	6
	7
	8
	9
	0

Figura 9 – Bandeira e Números de Sinais²⁴¹.

Fonte: *Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira*.

²⁴¹ Bernardo Ramires Esquível, *Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira*, p. 3.

Com a leitura integral da obra, facilmente se conclui que no essencial esta é igual à anterior, estando apenas alguns nomes escritos de maneira diferente.

Depois de analisados os três Regimentos de Sinais, concluímos que para além de serem interessantes e educativos, permitindo até a realização de um trabalho futuro que os aborde de forma mais profunda, representaram à época um avanço significativo nesta matéria.

Sobre este tema já muito se tinha escrito, é difícil dizer com exactidão o autor que mais contribuiu para o progresso desta matéria. Uns apresentavam as suas obras repletas de imagens permitindo uma melhor interpretação, mas por vezes a explicação deficiente; outros por seu turno fazem precisamente o contrário, más imagens, mas a explicação nestes casos é plenamente satisfatória. Ramires Esquível não apresenta muitas imagens, mas no que diz respeito à explicação dos sinais é insuperável. Se fizermos um paralelo com outros regimentos realizados no seu tempo é bem provável que Esquível se tenha inspirado em alguns.

Que tenhamos conhecimento Esquível só elaborou três Regimentos de Sinais. Quando comparados, chegamos à conclusão que o primeiro é o mais simples, rudimentar e de menores dimensões, contando apenas com vinte e nove páginas. Neste regimento, talvez por já se encontrar no local onde a missão iria decorrer, Esquível escreve muito pouco. Este seu primeiro regimento dá-nos a sensação de ter sido realizado com urgência.

No que realizou em 1784, existe uma grande evolução a todos os níveis. As tabelas realizadas em 1769 são agora substituídas por extensas explicações dos sinais e símbolos. Enquanto o primeiro Regimento foi escrito para a Evacuação de Mazagão, este é escrito para o Ataque Aliado a Argel, o que implicou um trabalho mais complexo e demorado dada a natureza da missão. Conta com cento e vinte páginas.

Por fim, a cópia melhorada do regimento anterior. Contém igualmente com cento e vinte páginas e as únicas alterações sensíveis face ao anterior são a introdução de algumas imagens de bandeiras e a substituição de algumas palavras como pudemos observar através dos manuscritos em anexo.

3. Regulamento para o serviço particular que as tropas de infantaria e artilharia devem executar a bordo dos navios de guerra de Sua Magestade fidelíssima comandados por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General d' Armada Real²⁴²

Trata-se, pois, de um autêntico regulamento de marinha do último quartel do século XVIII, escrito em letra e estilo da época, sem gravuras, de leitura fácil devido a uma caligrafia legível e a uma tinta que se encontra perceptível praticamente em todas as passagens.

Como é normal o primeiro contacto com a obra foi a leitura do índice, a fim de avaliar a estrutura da sua composição e distribuição temática, além de procurar ter uma ideia, o mais completa possível, do seu conteúdo.

Foram necessárias longas horas, para ler e transcrever todo o índice mas, concluída esta tarefa verificámos desde logo, que estávamos na presença de uma obra maior, se não mesmo extraordinária, para o estudo do meio naval português dos finais do século XVIII.

Este regulamento de marinha leva-nos, directamente, a idealizar como seria o dia-a-dia de um navio da marinha de guerra portuguesa há pouco mais de duzentos anos atrás. Constatamos através da leitura do índice deste manuscrito, a preocupação que representa para Bernardo Ramires Esquivel a actuação da Infantaria e Artilharia a bordo dos navios.

Quadro 35 – Índice do Regulamento Para o Serviço Que as Tropas De Infantaria, e Artelharia Devem Executar A Bordo dos Navios de Guerra de Sua Magestade Fedelissima.

Índice Geral
Como deve Embarcar a infantaria
Da formalidade com que a Infantaria deve fazer as Suas Funçoens a Bordo
Da Devizaõ que entra de Guarda
Das Sentinelas e suas obrigaçoens
Sentinela do Tombadilho
Da Porta da Rabada
Da Ronda de Sima
Dos Portalos
Da Proa
Da Camera
Da ante Camera
Da Ronda de Baixo
Dos Fogoens

²⁴² Ver anexo 10 na página 283.

Da Tina das Tranças
Da Porta da Praça de Armas
Da escotilha Grande
Do Paiol da Polvora
Do Cabo de Esquadra da Guarda
Do Sargento da Guarda
Dos Ofeciaes da Guarda
Dos Cabos entregues d' Luzes
Da Companhia ou Devizoens que não Estaõ empregaaas e outros pontos Respectivos a Economia
Do Cabo d' Esquadra de dia
Dos Castigos que os Capitaens podem fazer

Fonte: Regulamento Para o Serviço Particular Que as Tropas De Infantaria, e Artelharia Devem Executar A Bordo dos Navios de Guerra De Sua Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General d'Armada Real Ano de 1790.

As Tropas de Infantaria,

“Levando o sargento ordem para embarcarem os destacamentos aquele que primeiro tiver atracado mandará o seu commandante meter duas sentinelas entregues de Todo o facto naõ consentindo que alguma embarcação atraque ao dito barco, e que ele naó large do Navio”²⁴³.

Em seguida, menciona-se a ordem pela qual deve entrar a Infantaria, sendo “...que devem marchar os officiaes, os officiaes inferiores...”²⁴⁴, enumerando depois o restante:

“Marchando o primeiro destacamento, e logo sucessivamente os outros se todas tiverem chegado observando o mesmo que se ordena para o primeiro...”²⁴⁵.

Existe um cuidado para que a Infantaria embarque de forma ordenada, começando pelos oficiais mais importantes e depois pela ordem de cada pelotão. Após o embarque da Infantaria são transmitidas as regras a serem cumpridas durante uma batalha:

“Estando em batalha os destacamentos na forma referida mandaraó os seguintes apresentar as Armas e depois armas o hombro, e esta he a ocaziã em que os Capitaens devem fazer ciente da força dos seus destacamentos mandando entregar ao Oficial do Corpo de Marinha que estiver de serviço mapas dos ditos destacamentos”²⁴⁶.

²⁴³ Bernardo Ramires Esquível, *Regulamento Para o Serviço Particular Que as Tropas De Infantaria, e Artelharia Devem Executar A Bordo dos Navios de Guerra De Sua Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General d'Armada Real Ano de 1790*, p. 1.

²⁴⁴ Id., *ibid.*, p. 1.

²⁴⁵ Id., *ibid.*, p. 2.

²⁴⁶ Id., *ibid.*, p. 3.

Estando todas as forças formadas e preparadas para a peleja,

“O primeiro Capitão Tenente hira passar huma exacta revista aos destacamentos notando em huma relação toda a falta que se achar nos uniformes, e armamentos, e Cada Capitão na revista do seu destacamento respondera por tudo senão achar em bom estado”²⁴⁷.

Esquível era um militar bastante rigoroso. Quando combatiam, os seus soldados tinham que estar com os seus uniformes completos e vestidos de forma correcta como se de uma revista normal se tratasse. Talvez aqui possamos dizer que o rigor seria um pouco exagerado, pois em combate não interessa a forma como os soldados se encontram vestidos, interessa isso sim, a sobrevivência e a vitória. Mas Bernardo Ramires Esquível, era um perfeccionista e no seu entender quem servisse a Coroa Portuguesa teria que a representar de forma digna, quer em combate quer no dia-a-dia.

Depois das instruções a seguir em combate, seguem-se as disposições a ter a bordo durante a viagem, das quais podemos destacar as funções das sentinelas, este ponto ocupa praticamente todo o manuscrito.

No que diz respeito às tarefas das sentinelas, Bernardo Ramires Esquível começa por mencionar que “A Guarda se rendera as 9 horas da manham...”²⁴⁸, de seguida diz que “O Primeiro Oficial da Devizaõ da Guarda lhe pasara revista fazendo que todos estejaõ como o seu uniforme as armas Limpas e todo o mais aceio...”²⁴⁹. Mais uma vez refere que a aparência de um soldado é importante no desempenho das suas funções. Os serviços que se seguem são demasiado extensos para serem aqui tratados com minúcia, no entanto, através do Quadro 36 podemos ter uma ideia mais concreta quais as funções a que estavam destinadas.

O último ponto corresponde aos castigos que:

“Os Capitaens poderaõ mandar prender aos soldados no Quartel e Carregados de armas athe ao numero de 7 por tempo de 2 horras mandando Logo dar parte ao CApitaõ Tenente que estiver de quarto, da Culpa e do Castigo para O Comandante o que lhe parecer. Da mesma forma poderá prender qualquer dos seus Ofeciaes e sendo de Patente sera ele mesmo quem venha peçoalmente dar esta Parte ao Referido Capitaõ Tenente de quarto”²⁵⁰.

²⁴⁷ Id., *ibid.*, p. 3.

²⁴⁸ Id., *ibid.*, p. 11.

²⁴⁹ Id., *ibid.*, p. 11.

²⁵⁰ Id., *ibid.*, p. 37 e 38.

Bernardo Ramires Esquível era um homem extremamente cuidadoso com as suas tropas em alto mar. Um excelente profissional, exímio nas artes de combater. Muitas das regras por ele apresentadas neste manuscrito, podem parecer-nos à primeira vista, um pouco exageradas e até insignificantes, mas só quem andava e conhecia bem os perigos do mar, sabia da extraordinária dificuldade em manter centenas motivados e disciplinados, muitas vezes debaixo de condições adversas. Para Esquível a disciplina era crucial.

Elaborou este regulamento para melhorar o serviço por eles prestado sob o seu comando. Sempre que ia para uma missão, era seu costume elaborar livros de regras e de códigos a ter no mar. Provavelmente, muitas das missões onde alcançou sucesso e glória, devem-se em boa medida a estes regulamentos, pois eles tornavam das tropas e até mesmo os restantes tripulantes, homens mais disciplinados e disponíveis para o combate.

4. Outros Manuscritos sobre Marinha

Uma das obras de Bernardo Ramires Esquível que se encontram no Arquivo Geral da Marinha é a *Demonstração mautica ou Questões Suscitadas entre Um Oficial de Marinha e Hum Regio Profeçor de Mathematica Aquelle Theorico e pratico E esre Extremamente theorico*. Este é apenas mais um dos trabalhos sobre Marinha escrito por Esquível. Não o iremos aprofundar, somente abordaremos o primeiro capítulo, correspondente à passagem do Mar Atlântico para Sul e os cuidados a ter.

“Tratando-se no nosso encontro da dificultosa, e arriscada navegação que tinham algumas nações para as sua colónia, e de quanto era dificil a Portugueza vos disse que os únicos dois pontos de cuidado e de acerto para quem passava do Mar Atlantico ao do Sul, seja para hir dos portos do Brazil, Cabo da Boa Esperança, Angola, etc”²⁵¹.

Esses dois pontos de “cuidado e de acerto”, para quem passava do Atlântico Norte para o Sul que Esquível refere são:

“...primeiro a paçagem do Canal entre a Costa d’ Africa e as Ilhas de Cabo Verde, pelas grandes correntes que se encontrão, e maiores no tempo dos Equinócios,

²⁵¹ Id., *Demonstração mautica ou Questões Suscitadas entre Um Oficial de Marinha e Hum Regio Profeçor de Mathematica Aquelle Theorico e pratico E esre Extremamente theorico*, p. 4.

ou perto deles, e que não obstante se o comum destas correntes do Leste para Oeste seguindo os ventos, algumas vezes conjunções de Lua hão contra o vento, e por hisso, não obstante ser o Canal de cem Legos de Largura, alguns navios pertendião paçar por meio Canal, se aterrão co a Costa e outros com as Ilhas, o que he menos pois se paça por entre ellas e ao contrário, a costa é cheia debachos aonde setem perdido bastantes, o melhor modo de paçar este canal he por um Meridiano trinta léguas distiante da Ilha mais oriental de Cabo Verde, contando que se acautele das Ilhas paçam (...) pela altura da Ilha do Sal e da Bôavista; isto atentando que ainda se não descobriu a longitude (...) obstante dizeres vós que sim, o que fic (...) lugar”²⁵².

Sendo que:

“O segundo ponto he a eleição dos bordos ou rumos que se devem seguir, com os ventos que se oferece á paçagem da Equinocial para que o Navio corte este por hum tal meridiano que se vá apróximando (...) aproveitando-se bem dos Aguaceiros, e aragem favoráveis evitando logo que o vento lhe alargue no outro bordo contando que se não afaste dos limites referidos, para se achar sempre sem estado de seguir a bordo do sodoeste em que os ventos quaes lhe andar a largar navegando de forma que venha a cortar a linha no meridiano de 355°, isto he por mais seguro em todo o tempo do ano mas se fôr naquele em que na Costa do Brazil correm as aguas do Sul e os ventos geraes ção Lestes e Lesnordestes, e que sucede de Setembro até Março, podece paçar, ou cortar a linha por gum meridiano mais ocidental, isto em bom Navio contando que se face a barlavento da Ilha de Fernando Noronha; athe que vós confirmartes vós caminho, e hera bem natural que assim sucedesse, pois ainda que vos devo supor profundo em algumas partes da Mathematica, não tendes uso da navegação nem de reduzir á pratica as suas regras”²⁵³.

Esquível adverte neste primeiro capítulo, para alguns dos perigos a ter em conta quando os navios portugueses passavam do Atlântico Norte para o Sul. Sendo um homem do mar experiente tinha conhecimento de grande parte dos oceanos. Muito viajado, sentia-se na obrigação de expor no papel todos os perigos existentes no mar, para que os marinheiros portugueses se acautelassem. Após relatar as suas ideias, entende que alguns desvalorizem estes avisos, não acreditando nos perigos existentes. No entanto, e apesar de existirem várias viagens e relatos de quem ali passou e não aconteceu nada, ele reafirma a sua razão.

“Eu entendo que vós atendendo ao Vosso grande nome vos parecer que já hera preciso contestar á minha opinião em alguma couza, duvidando, e impregnando a eleição daquela derrota pelo que respeita aos ventos eu satisfis a todas as vossas duvidas, e vós não tivestes mais remédio que conformante voltando então mais firmemente para outro (...) inconveniente maior que se duvida se havia de navegar na dita derrota qual hea o de (...) em lugar de grandísimos (...) e alegando-vos eu com (...) a minha prática, dizendo (...) Sul por uma e outra parte (...) inculado do Norte pela parte Leste para o Sul e do Sul pela parte Oeste para o Norte, que tinha estado bastante tempo surto nas mesmas Ilhas e que nunca achará calmas naquelas paragens, mas esta minha prática, não valeu nada porque vós me convencestes com mais de duzentas derrotas combinadas, que davão aquele lugar ambicetível de grandes calmas, e ainda

²⁵² Id., *ibid.*, pp. 4 e 5.

²⁵³ Id., *ibid.*, pp. 5 e 6.

que se não assinalou o ponto fixo deste lugar supondo que é ao Sul das Ilhas e nis meridianos delas, pelo quais andem emendar para Leste os Navios que poçam a Oeste das mesmas Ilhas, e há certo que mais de duzentas derrotas combinadas valem mais que a minha prática, mas vos me não deixastes, nem creio que direis quem ção os seus autores, e se achão impreças, em manuscrito”²⁵⁴.

Com o avançar da leitura do manuscrito, percebemos que este trata também do naufrágio de um navio francês, portador de importante carregamento contendo caixões de prata repletos de riqueza. Talvez devido a este infortúnio, tenha decidido compor esta Demonstração Náutica com o objectivo de evitar a perda de riquezas.

Num outro manuscrito, intitulado *Ideias ou Sistemas da Marinha Antes de entrar no conhecimento da grande Arte de Marinha*, Esquível, preocupa-se essencialmente com a educação dos seus filhos, para os quais desejava uma carreira no seio da Marinha, o que de facto veio acontecer com excepção de Francisco. Ao longo do documento, constatamos a apreensão por parte de Esquível face ao manifesto atraso de Portugal em relação às outras Nações neste domínio. Por isso, esta obra, não só serve para a formação de seus filhos, mas também para o público em geral, de forma a instruir os futuros homens do mar.

“As ideias, ou Sistema de marinha que me propus escrever não tem outro objecto mais que a educação de meus filhos, que destino para a marinha, pois a grande diferença que há entre a sua idade e a minha me dá poucas esperanças de ser eu mesmo quem os instrua comunicando-lhes com as vivas demonstrações esses medianos conhecimentos que adquiri, e a minha prática, o que aqui acharam escrito e quando depois pelos estudos tiverem maiores luzes que achem pela diferença de tempo algum coisa depois onde me recompenseis pois é bem fácil que um filho perdoe a seu pai e ainda que destinando-se isto a ser impresso se dá a conhecer não só para os filhos, mas sim para o público, as impressões, têm outra duração que os manuscritos e também pode assim aproveitar-se quem entender que um livro mau deve ao menos ter boa folha; vai ordenado por perguntas e respostas que é o meio mais fácil de mudar de assunto e de poder abreviar uma matéria e ampliar outra como será da mesma obra”²⁵⁵.

Esquível elabora dentro desta obra, um pertinente questionário, com o objectivo de dar a conhecer às novas gerações a realidade e especificidade da Marinha. A visão de Esquível é bem patente nas respostas que dá, como podemos observar de seguida:

“Pergunta: – O que é a Marinha?

Resposta: – Marinha são as forças Navais com que os Príncipes e os Estados se fazem ter em respeito até das Nações mais remotas; isto é o que propriamente se chama marinha de guerra.

Pergunta: – Logo há outra marinha?

²⁵⁴ Id., *ibid.*, pp. 6 e 7.

²⁵⁵ Id., *Ideias ou Sistemas da Marinha Antes de entrar no conhecimento da grande Arte de Marinha*, p. 1.

Resposta: – Há a marinha mercantil que são os Navios, e mais embarcações de carga em que o comércio transporta as suas fazendas e de que tira a maior vantagem.

Pergunta: – Têm estas duas marinhas dependência uma da outra?

Resposta: – tão grande que não pode haver uma marinha de guerra sem uma grande marinha mercantil, nem uma grande marinha mercantil sem uma forte marinha de guerra, a guerra protege e franqueia a navegação da mercantil que enriquece o Estado, e dá para as despesas porque além de navegarem os próprios géneros do País todos querem embarcar as suas fazendas debaixo da bandeira mais segura, e mercantil, cria e sustenta um grande corpo de marinhagem de que se vale a de guerra para os grandes armamentos.

Pergunta: – Portugal necessita ter grande marinha?

Resposta: – A grande marinha que houve para aquele tempo nos felizes e heróicos reinados dos Senhores Reis D. João II e D. Manuel, de imortal e gloriosa memória ganhou a reputação, em merecimento dos Portugueses, fazendo-os conhecer e respeitar e este mesmo escruplo nos clama que se imite para ser contemplada esta Nação, julgando-se não só estimável, mas precise a sua aliança; enfim olhando para o estado político da Europa e para o adiantamento em que as nações tem posto as suas marinhas só as muitas, e grossas amarras que servem para os Navios, é que podem segurar esta Monarquia fazendo-a subsistir com as suas possessões.

Pergunta: – Pois nós podemos ter uma marinha que igual as das Potencias de primeira ordem?

Resposta: – Não mas pode ser tal que faça grande peso na balança de equilíbrio pondo-nos na situação de tirar maior partido.

Pergunta: – Como pode Portugal ter grande marinha?

Resposta: – Para responder bem essa pergunta não seria necessário menos que um tratado que estabelecesse, regulasse e sistematizasse o que a isto pertence, mas fica isso para um compêndio particular, trazendo aqui somente as máximas e regras gerais que dão a conhecer um verdadeiro Sistema, a Providencia confiou a nós os melhores Portos, as melhores madeiras, e uma hábil gente para o Mar com que podíamos ter uma boa marinha, mas ainda não confiou a industria, e se a confiar não temos tido resolução de a pôr em prática.

Nós temos a mesma marinha que as outras nações tinham há cem anos e pelo mesmo método certamente a não podemos ter maior; a marinha sim faz grande despesa mas acha ás nações que a necessitam costumadas cento um e como alguns outros têm escrito, e demonstrado, e uma Monarquia que a precisa deve poupar em todos os mais ramos, ou despesas do Estado para aplicar á marinha e ao mesmo tempo que se estabelecessem os fundos formar o plano util para que se vá trabalhando debaixo dos preceitos do mesmo plano.

Pergunta: – Que ordem de seguir-se o plano da marinha e qual é a sua importancia?

Resposta: – Tratar-se-há primeiro da manufactura dos Navios e esta é a mais essencial parte da Marinha porque os Navios não são como os edificios firmes só sobre a terra aos quais se emendam os erros com mais ou menos despesa, um Navio que se construiu erradamente não pode ter emenda²⁵⁶.

Através deste pequeno excerto, percebemos que Esquivel era um conhecedor profundo da história da Marinha Portuguesa. Uma vez mais, apesar de não ser esse o seu propósito inicial, acaba por contribuir para a evolução e modernização da Marinha Portuguesa.

Na Origem da Guerra e quem foram os primeiros que a fizeram e a Origem da Navegação e Quem foram os primeiros que navegaram, e os que poderosos foram por mar, a qualidade das primeiras embarcações, e as grandes utilidades que da mesma

²⁵⁶ Id., *ibid.*, pp. 4-6.

navegação resultaram, tal como o título sugere, Esquível, centra-se nas origens da guerra e da navegação.

Para Bernardo Ramires Esquível:

“A origem da guerra foi o primeiro pecado, assim como dos mais males que sobrevieram ao mundo: ela é um dos maiores castigos maquinados pelos mesmos homens que não contentes em terem por inimigos da vida humana infinitas enfermidades, e a mesma natureza procuraram acabá-la com a maior violência, sem motivo que a sua mesma malignidade”²⁵⁷.

Através destas palavras, podemos comprovar que o autor não era belicista, apesar de ter combatido muitas vezes durante a sua carreira. Nessa medida julgava que:

“A guerra é contra Direito natural e das gentes, e ao mesmo tempo feita pelo mesmo direito é contra direito natural e divino porque só o Criador é Senhor das vidas das criaturas e se faz repugnante a nossa natureza arrogarem assim os homens o que é somente de Deus, ainda que o mesmo Deus o permita e da mesma forma não podem tomar nem possuir o que não é seu e também justa porque não pode haver guerra sem que por uma parte seja licita, na defesa das próprias vidas, Fazendas ou Estados”²⁵⁸.

Apesar de Esquível a condenar, afirma por diversas vezes, ser ela necessária na defesa da própria vida, dos bens e do País. Nestas situações é compreensível existir guerra e combater, pois neste caso, combate-se por uma “boa causa”. Adiante, sugere a existência de: “Três qualidades de guerra que tem havido no Mundo e cada uma delas tem por origem seu diferente pecado, a sua antiguidade é quasi a mesma que a dos homens pois houve guerra logo que houve homens capazes de a fazer...”²⁵⁹.

De seguida apresenta as três qualidades, sendo que:

“...a primeira guerra que houve pertence ao pecado da inveja porque onjeoso Caim²⁶⁰ das virtudes e felicidades de seu irmão Abel, determinou tirar da sua vista aquele objecto que lhe levava tanta vantagem, e com efeito conseguiu fazer aquele horroroso delito, tirando a vida, a quem por natureza devia amar”²⁶¹.

²⁵⁷ Id., *Origem da Guerra e quem foram os primeiros que a fizeram e a Origem da Navegação e Quem foram os primeiros que navegaram, e os que poderosos foram por mar, a qualidade das primeiras embarcações, e as grandes utilidades que da mesma navegação resultaram*, p. 3.

²⁵⁸ Id., *ibid.*, p. 3.

²⁵⁹ Id., *ibid.*, p. 4.

²⁶⁰ Caim é um personagem do Antigo Testamento da Bíblia, sendo o filho primogênito de Adão e Eva. Era um lavrador. Segundo a Bíblia, Caim teria sido um dos primeiros (não exclusivamente o primeiro) homem nascido de gravidez normal na terra, resultado das relações sexuais de Adão e Eva. Gênesis 4:1 esclarece: “O homem conheceu Eva, sua mulher; ela concebeu e deu à luz Caim, e disse: ‘Adquiri um varão com a ajuda de “Deus, o Senhor” (Bíblia de Jerusalém). Possuído por ciúmes, Caim armou uma emboscada para seu irmão. Sugeriu a Abel que ambos fossem ao campo e, lá chegando, Caim matou seu irmão; este teria sido o primeiro homicídio da história da humanidade.

²⁶¹ Bernardo Ramires Esquível, *Origem da Guerra e quem foram os primeiros ...*, p. 4.

Depois expõe:

“A segunda guerra que houve respeita ao pecado da vaidade, pois é certo que os primeiros Príncipes não faziam a guerra mais que pela vaidade de mostrarem o seu poder, sem que tomassem a ninguém a sua Fazenda. Como diz Justino²⁶² no seu primeiro livro, e outros, o que serve também da batalha que houve entre o Rei do Egípto chamado Bexoris²⁶³ e Tanays²⁶⁴ Rei dos Citas²⁶⁵ que depois de se combaterem com grande esforço, ficou Tanays vencedor, não querendo mais prémio que ficar por mais poderoso”²⁶⁶.

E por fim temos: “A terceira guerra pertence ao pecado da ambição porque geralmente entraram todos a fazer a guerra por ampliar os limites ficando de posse do que diretamente era de outrem”²⁶⁷.

Finalizada a apresentação sobre a origem da guerra segue-se a exposição dos primeiros a fazer a guerra, sendo que para Ramires Esquível:

“Já está dito que Caim foi o primeiro a quem lembrou esta malevolência, os antigos disseram que Jupiter²⁶⁸ foi o próprio que com grande numero de combatentes fez a guerra a seu pai Saturno²⁶⁹, outros que Mars²⁷⁰ foi Deus das Batalhas, e outros que (...) chamada Belona²⁷¹ e outras Fábulas que cada uma delas teve a sua origem em algum herói mas o certo é que examinando as notícias mais certas antes de haverem

²⁶² Justino (em latim: *Flavius Iustinus* ou *Iustinus Martir*), também conhecido como Justino Mártir ou Justino de Nablus (100 - 165 d.C.) foi um teólogo do século II.

²⁶³ Em relação ao nome Bexoris não encontramos nenhuma referência com este nome.

²⁶⁴ Em relação ao nome Tanays não encontramos nenhuma referência com este nome. Será que ele se referia a Tanais? O antigo nome do rio Dom.

²⁶⁵ Os citas eram um antigo povo iraniano de pastores nómades equestres que por toda a Antiguidade Clássica dominaram a estepe pântico-cáspia, conhecida à época como Cítia. Na Antiguidade Tardia os sármatas, povo com o qual os citas tinham forte parentesco, acabaram por dominar a região. A maior parte das informações que perduraram a respeito dos citas vem do historiador grego Heródoto, que os descreveu em sua obra *Histórias* (século V a.C.) e pelos achados arqueológicos, como as belas obras em ouro encontradas nos *kurgans* (mamoas) na Ucrânia e sul da Rússia. O nome "cita" foi usado também para se referir aos diversos povos vistos, ao longo da história, como semelhantes aos citas, ou que viveram em qualquer lugar da imensa área que era conhecida até a Idade Média como Cítia.

²⁶⁶ Bernardo Ramires Esquível, *Origem da Guerra e quem foram os primeiros ...*, p. 4.

²⁶⁷ id., *Origem da Guerra e quem foram os primeiros ...*, p. 4.

²⁶⁸ Júpiter era o deus romano do dia, comumente identificado com o deus grego Zeus. Também era chamado de Jove (*Jovis*). Na mitologia romana Júpiter é o pai do deus Marte. Assim, Júpiter é o avô de Rómulo e Remo, os lendários fundadores de Roma. Júpiter é filho de Saturno e Cíbele.

²⁶⁹ Saturno é um deus romano da agricultura, justiça e força, equivalente ao grego Cronos. Era um dos titãs, filho do Céu e da Terra. Com uma foice dada por sua mãe mutilou o pai, Urano, tomando o poder entre os deuses. Expulso do céu por seu filho Júpiter (Zeus), refugiou-se no Lácio. Lá exerceu a soberania e fez reinar a idade do ouro, cheia de paz e abundância, tendo ensinado aos homens a agricultura. Em Lácio, criou uma família e uma conduta novas, vindo a ser pai de Pico.

²⁷⁰ Marte era o deus romano da guerra, equivalente ao grego Ares.

²⁷¹ Belona (*Bellona*) era a deusa romana da guerra, versão da deusa grega Enyo. Por maiores que sejam a analogia de Marte como Deus romano da Guerra, Belona era a fúria da guerra, enquanto que Marte um Deus também ligado aos campos, denotando, portanto, este como um "deus soldado" (considerando que o homem da guerra era muitas vezes o homem do campo). Deu origem ao substantivo feminino belona, poeticamente usado para designar guerra e a palavras como "bélico".

Fabulas houve guerra. José²⁷² com o primeiro livro das suas antiguidades diz Tubal²⁷³ Caim na sua primeira idade achou esta arte e a soube exercitar, e não há dúvida que antes do dilúvio houve bandos de gente que combatiam uns com os outros, e paixões que os obrigava àquela oposição, depois do dilúvio Nembró²⁷⁴ foi quem fez a guerra primeiro fazendo-se poderoso. Reinou na Babilónia²⁷⁵ obrigando os homens a obedecer-lhe e estes na defesa da sua liberdade tiveram continua guerra á maneira do que hoje se chama civil

Seguiu-se Nino²⁷⁶, neto de Nembró, que foi quem principiou a conquistar o alheio; foi rei dos Assírios²⁷⁷ como diz Justino Fábio, e S.º Agostinho²⁷⁸ em seus livros da «Cidade de Deus» o qual descobriu tão grandes máximas de pelejar que não acometeu Província que não ficasse senhor dela, deixando a seus descendentes até que Sardanaplo²⁷⁹ perdeu este Reino.

Daqui se foram seguindo muitas batalhas a pior porção dos Príncipes e Reis que foi havendo no Mundo. Nos princípios pouca política houve na guerra o primeiro modo de a fazer foi aos murros, coices e pedradas; até os gregos e os romanos aperfeiçoaram o modo de se matarem²⁸⁰.

Através deste extenso excerto pudemos verificar que Esquível era dotado de uma vasta erudição, sentindo-se bastante à vontade não só em matérias relacionadas com o mar, mas também com a história da Antiguidade. Era de facto um homem extraordinário. Ao ler este e outros manuscritos, redigidos por Esquível, faltam-nos as palavras para descrever o esplendor, não só da sua escrita, mas igualmente, o rigor que imprime nas obras que realiza.

²⁷² José ou *José do Egipto* foi o décimo primeiro filho de Jacó, nascido de Raquel, citado no livro do Génesis, no Antigo Testamento, considerado o fundador da Tribo de José, constituída, por sua vez, da Tribo de Efraim e da Tribo de Manassés (seus filhos). Quando foi coroado como um homem de confiança ao Faraó, foi-lhe concedida a mão de Azenate, filha de Potífera, Sacerdote de Om. (Génesis 41. 45).

²⁷³ Tubal é um personagem bíblico do Antigo Testamento. Foi o quinto filho de Jafé. Também designa a nação oriunda deste personagem, citada pelos profetas. O povo descendente de Tubal seria, provavelmente, os tiberinos mencionados por Heródoto.

²⁷⁴ Em relação ao nome Nembró não encontramos nenhuma referência com este nome.

²⁷⁵ Babilónia foi a capital da antiga Suméria e Acádia, no sul da Mesopotâmia (hoje no moderno Iraque, localiza-se a aproximadamente 80 km ao sul de Bagdad. O nome (Babil ou Babilu em babilónico) significa "Porta de Deus", mas os judeus afirmam que vem do Hebraico Antigo Babel, que significa "confusão". Essa palavra semítica é uma tradução do sumério *Kadmirra*.

²⁷⁶ Ninus foi um rei lendário da Assíria, celebre conquistador; fundador de Ninive, pelo ano 2000 a.C. Esposo de Semaramios a quem mandou matar.

²⁷⁷ Assíria foi um reino acádio semita centrado em torno da região do alto rio Tigre, no norte da Mesopotâmia, e que dominou por diversas vezes ao longo da história os impérios existentes naquela região, desde a tomada da Babilónia até a sua reconquista. O seu nome vem de sua capital original, a antiga cidade de Assur. O termo também se pode referir à região geográfica, ou, mais precisamente, ao centro da região onde estes reinos se localizavam; esta região por vezes foi designada Subartu.

²⁷⁸ Aurélio Agostinho (em latim: *Aurelius Augustinus*), dito de Hipona, conhecido como Santo Agostinho (Tagaste, 13 de Novembro de 354 – Hipona, 28 de Agosto de 430), foi um bispo, escritor, teólogo, filósofo e é um Padre latino e Doutor da Igreja Católica. Agostinho é uma das figuras mais importantes no desenvolvimento do cristianismo no Ocidente.

²⁷⁹ Sardanapalo é uma personagem lendária que a tradição clássica fez Rei da Assíria de 836 a 817 a.C. e o último descendente da fabulosa Semíramis. Sardanapalo é o tipo do príncipe devasso, cobarde, efeminado mas este homem nada tem de autêntico.

²⁸⁰ Bernardo Ramires Esquível, *Origem da Guerra e quem foram os primeiros ...*, p. 5.

No seguimento, afirma que “A Navegação teve a sua origem no descontentamento com que os homens vivem no Mundo”, referindo-se a Noé²⁸¹. Adiante põe em dúvida a presunção de Noé estar na Origem da Navegação, quando assevera:

“Quem foram os primeiros que fizeram há nisso grande diversidade de opiniões uns querem que Noé e seus filhos fossem os primeiros que navegaram; mas o certo é que nem eles navegaram pelo sobredito motivo, nem aquilo foi navegação mas sim, querer-lhe ensinar Deus a fazer aquela Arca²⁸² para dentro dela serem isentos de castigo universal, e não há tradição que eles soubessem como ela se governava; e logo não é navegação dos homens a que não é governada por eles mesmos: também há quem diga que antes da Arca houve navegação, porém, é chegar em pensamento aonde não chega a verdade”²⁸³.

Embrenhado no dilema de quem navegou primeiro, Esquível remete-nos para o problema da origem da navegação. Estará ou não a origem da navegação relacionada com a origem dos primeiros navegadores?

No seguimento da polémica, Esquível considera:

“A navegação teve principio depois que Deus quis acabar a sacrílega empresa da Torre de Babel²⁸⁴ confundido os homens com tanta diversidade de linguas que os obrigou a lançarem-se dispersos por todo o mundo e foram os netos de Noé pela parte de Safé²⁸⁵ os primeiros que navegaram. Genesis²⁸⁶ diz que eles decidiram entre si certas

²⁸¹ Noé ou Noach é o nome do herói bíblico que "recebeu ordens de Deus para a construção de uma arca, para salvar a Criação do Dilúvio". De acordo com o Pentateuco, os cinco primeiros livros do tradicional velho testamento da Bíblia escritos por Moisés, Noé era filho de Lameque, que era filho de Matusalém, que era filho de Enoque, que era filho de Jared, que era filho de Malalele, que era filho de Cainan ou Quenã, que era filho de Enos, que era filho de Sete, que era filho de Adão que era filho de Deus.

²⁸² A Arca de Noé era, segundo a religião abraâmica, um grande navio construído por Noé, a mando de Deus, para salvar a si mesmo, sua família e um casal de cada espécie de animais do mundo, antes que viesse o Grande Dilúvio da Bíblia. A história é contada em Génesis 6-12, assim como no Alcorão e em outras fontes.

²⁸³ Bernardo Ramires Esquível, *Origem da Guerra e quem foram os primeiros ...*, p. 6.

²⁸⁴ A Torre de Babel, segundo a narrativa bíblica em Génesis, foi uma torre construída por um povo com o objectivo que o cume chegasse ao céu, para chegarem a Deus e estarem mais perto dele. Isto era uma afronta dos homens para Deus, pois eles queriam igualar-se a Ele. Deus então parou o projecto e fez com que a torre ruísse, depois castigou os homens de maneira que estes falassem várias línguas para que os homens não se entendessem e não pudessem voltar a construir uma torre com esse propósito. Esta história é usada para explicar a existência de muitas línguas e raças diferentes. A localização da construção teria sido na planície entre-os-rios Tigre e Eufrates, na Mesopotâmia (actual Iraque), uma região célebre por sua localização estratégica e pela sua fertilidade.

²⁸⁵ Jafé ou Jafet foi o terceiro filho de Noé, segundo o relato em Génesis. A tradição judia descreve-o como o fundador da cidade Jafa. Jafé é historicamente falando, o pai e progenitor de todos os europeus, persas e indianos.

²⁸⁶ Génesis é o primeiro livro tanto da Bíblia Hebraica como da Bíblia cristã, antecede o Livro do Êxodo. Faz parte do Pentateuco ou Torá, os cinco primeiros livros bíblicos. *Génesis* é o nome dado pela Septuaginta ao primeiro destes livros, ao passo que seu título hebraico *Bereshit* "No princípio" é tirado da primeira palavra de sua sentença inicial. Narra uma visão mitológica desde a criação do mundo na perspectiva judaica, genealogias dos Patriarcas bíblicos, até à fixação deste povo no Egipto através da

ilhas ás quais não podiam ir senão por Agua. os que vieram a Espanha que foi 143 depois do diluvio, também a melhor opinião é que vieram por mar mas ainda não viessem sempre haviam de passar largos Rios em alguma especie de embarcações: os Gregos tiveram para si para primeira navegação a Armada foi a de Argos²⁸⁷, quando Jazon²⁸⁸ com muitos valorosos gregos foi á conquista do Velosino²⁸⁹ e creram que aquela não fosse obra maravilhosa: outros querem que os Assirios fossem os primeiros que navegassem e outros que os Egipcios os quais não há duvida foram os que mais a frequentaram. Aos Portugueses ninguem tira a glória de serem os primeiros que navegaram pelo mar alto²⁹⁰.

Uma vez mais, o nosso Almirante demonstra ter sólidos conhecimentos da Antiguidade e também de questões relacionadas com a Bíblia, uma vez que utiliza passagens da mesma como, por exemplo, o episódio da Torre de Babel. Esquível, neste excerto apresenta vários povos que navegaram e aos quais se podia atribuir a origem da navegação. Em jeito de conclusão final, enaltece o seu país e o povo português ao afirmar: “os Portugueses podem não ter sido os primeiros a navegar mas foram os primeiros que se aventuraram para o mar alto de forma corajosa e nobre”²⁹¹.

Por fim temos o manuscrito *Princípios e Máximas Para a instrução dos que entram no serviço militar advertindo que só falo para as pessoas de qualidade de como são os grandes, os Fidalgos e ainda os Nobres por sua ascendência*. Esquível sentiu-se na obrigação, de fazer uma advertência a todos os militares que ingressassem na Marinha no sentido de os instruir, orientar para a vida marítima.

“O incomparável respeito com que devo obedecer a esta sapientíssima Academia, me obriga a fazer advertências aos que entram no serviço mimlitar quando eu só precisava de as estudar porem cegamente cumprindo com o referido preceito dividirei três partes as ditas advertencias na primeira parte serão gerais a todo o serviço militar na segunda serão particulares aos que entrem no serviço militar sobre Navios de guerra na terceira a quem entra no serviço das tropas de Terra seja na Infantaria, Cavalaria Dragões ou Artelharia”²⁹².

história de José. A tradição judaico-cristã atribuiu a autoria do texto a Moisés enquanto a crítica literária moderna prefere descreve-lo como compilado de texto de diversas mãos.

²⁸⁷ Navio Argos (nome da cidade Grega Peloponeso) capitaneado por Jasão; foram à Cólquida conquistar o Velo de Ouro.

²⁸⁸ Jasão foi um herói grego da Tessália, filho de Esão.

²⁸⁹ O velocino de ouro é na mitologia grega a lã de ouro do carneiro alado Crisómalo. Conta-se que tal velo estava pendurado num carvalho sagrado na Cólquida, ao sul das montanhas do Cáucaso e retirado por Jasão e os Argonautas. Segundo a lenda, Jasão precisava recuperar o velo para assumir o trono de Iolco na Tessália. A história é bastante antiga e já estava presente nos tempos de Homero (século VIII a.C.) e consequentemente é relatada de várias formas. Nas versões mais tardias o carneiro é tido como filho de Posídon e Temisto (ou algumas vezes, de Nefele).

²⁹⁰ Bernardo Ramires Esquível, *Origem da Guerra e quem foram os primeiros ...*, pp. 6 e 7.

²⁹¹ Id., *ib.*, *Origem da Guerra e quem foram os primeiros ...*, p. 6.

²⁹² Id., *Princípios e Máximas Para a instrução dos que entram no serviço militar advertindo que só falo para as pessoas de qualidade de como são os grandes, os Fidalgos e ainda os Nobres por sua ascendência*, p. 3

CONCLUSÃO

A biografia empreendida corresponde a um longo período que vai de 1723 a 1812. Época em que Esquível se notabilizou nas artes da guerra do mar e nas grandiosas obras marítimas.

Estudo que contribui para o conhecimento deste Almirante e do seu papel nas transformações da Marinha do tempo.

Bernardo Ramires Esquível assentou Praça de Soldado no Regimento da Armada Real no dia 27 de Julho de 1744, com vinte e um anos de idade. Foi então considerado apto para o exercício desta carreira militar, tendo assim embarcado em vários navios, para diversas partes do mundo, onde adquiriu a experiência necessária para ao longo da sua vida redigir vários Tratados de Marinha. Sete anos após ter entrado na Marinha, em 1751, é nomeado a 31 de Março, com a patente de Alferes. No ano seguinte, a 15 de Julho, vai obter nova designação, a de Capitão-Tenente. A sua ainda recente vida militar começou assim a progredir de forma rápida e eficaz.

Do pouco que apuramos sobre Bernardo Ramires Esquível, foi nossa intenção dar a conhecer este notável do século XVIII, através dos testemunhos identificados que permitiram traçar o perfil psicológico de Esquível. Homem preocupado com os seus filhos, responsável e severo no trabalho, mas ao mesmo tempo preocupado com o bem-estar dos seus marinheiros; vaidoso; materialista e supersticioso.

O trabalho está dividido em duas partes, a primeira incidindo sobre Esquível enquanto Homem e Pai de Família; a segunda debruçando-se sobre Esquível enquanto Homem do Mar, ao serviço da Monarquia Portuguesa. Talvez agora considerássemos mais ajustado uma apresentação entre o Homem e o Homem “Escrutor”.

A sua obra escrita revelou fundamentalmente o seu espírito prático, utilizando uma linguagem simples e de fácil compreensão, muitas vezes repetitiva, destinada principalmente aos marinheiros embarcados.

No entanto, dada a diversidade das matérias tratadas, que abrangem não só os princípios básicos da navegação e da sua condução, como também a manobra do navio, a sua mastreação e aparelho, além da tática, o compêndio seria também útil aos oficiais embarcados e aos mestres.

Depois de analisados os Regimentos de Sinais que realizou, concluímos que estes revelam ser interessantes e educativos, representando à época um avanço significativo nesta matéria.

Esquível era um indivíduo nascido no seio de uma família ilustre do século XVIII, e terá tido uma educação nobre, e muito provavelmente frequentou o Colégio Real dos Nobres de Lisboa, o que aliás corresponde ao nível intelectual dos nobres da sua época. Aí terá adquirido uma notável qualidade de homem de letras, como tivemos oportunidade de testemunhar no decorrer de dissertação. Essa qualidade de homem das letras pode afirmar que provém de uma Família nobre da província da Cantábria, do qual, saíram varões eminentes em Letras, Armas e Santidade.

Homem que alcançou a sua grandeza junto da Coroa Portuguesa, não pelo seu estatuto de nobre ou pelo passado nobre de sua família, mas sim devido aos seus méritos. Esquível sempre foi um homem humilde e nunca usou do seu estatuto para alcançar grandeza e riqueza. Não sendo filho primogénito, tinha duas soluções: ou enveredava pela carreira das armas e aí tentava alcançar prestígio, ou seguia a vida eclesiástica. Apesar de bastante crente em Deus, a carreira militar foi o caminho por ele escolhido.

Quando chega à Marinha, esta atravessava algumas dificuldades, seguidas de profundas transformações que possibilitaram o desenvolvimento da mesma, a nível de embarcações, arsenais, oficiais ou marinheiros. Bernardo Ramires Esquível vai ficar ligado, de forma indirecta a esta evolução, devido aos seus inúmeros trabalhos para o melhoramento da Marinha.

Lembremos, no entanto, a acção heróica do Almirante, nunca esmorecendo perante as piores adversidades e lutando sempre, para que, as missões em que participa tivessem um final vitorioso. Assim o sentíamos na forma responsável e orgulhosa como ele abordava as missões ao serviço da Coroa Portuguesa, fossem estas de Guarda-Costa ou de peleja, como a de 1784, no ataque realizado a Argel, em auxílio aos reis Católicos ou na dedicação com que elaborava Planos, Regulamentos, Regimentos, Instruções, etc., para que as missões tivessem um desfecho favorável.

Como podemos constatar, Bernardo Ramires Esquível teve uma vida muito activa ao serviço da Coroa Portuguesa. Começou como simples marinheiro, tal como todos os que enveredaram pela carreira nessa altura. Com o passar dos anos ascendeu ao mais alto posto da hierarquia. No cargo de Comandante da Marinha, mais terá pesado a bravura, honra, fidelidade, coragem e dedicação que sempre demonstrou no exercício das suas funções, que o seu estatuto nobre. Um estratega de excelência, um patriota e acima de tudo um fiel servidor da monarquia portuguesa. Assim se resume a vida e obra de Esquível.

Esperamos que esta biografia permita dar a conhecer Bernardo Ramires Esquível, Almirante dos Séculos XVIII/XIX, e assim contribuir para o estudo da Marinha Portuguesa.

Tal foi possível graças ao vasto espólio de Bernardo Ramires Esquível, repleto de obras por ele realizadas. Acervo do qual apenas significa uma curta expressão, na certeza de que queremos continuar o trabalho iniciado.

CRONOLOGIA

Ano	Acontecimentos
1723	<ul style="list-style-type: none"> • 29 de Julho – Nascimento de Bernardo Ramires Esquível em local por nós desconhecido.
1726	<ul style="list-style-type: none"> • Fica órfão de mãe dos 3 para os 4 anos de idade.
1737	<ul style="list-style-type: none"> • Perde o seu pai e vai viver com os seus tios.
1744	<ul style="list-style-type: none"> • 27 de Julho – Assentou praça de soldado no Regimento da Armada Real.
1751	<ul style="list-style-type: none"> • 31 de Março – Foi nomeado Alferes no Regimento da Armada Real.
1752	<ul style="list-style-type: none"> • 15 de Julho – Foi nomeado Capitão-Tenente. • 15 de Julho - Elabora <i>Princípios e Máximas Para a instrução dos que entram no serviço militar advertindo que só falo para as pessoas de qualidade de como são os grandes, os Fidalgos e ainda os Nobres por sua ascendência.</i> • 20 de Julho – Por Despacho de Sua Majestade de 17 do corrente ano, saíram providos nos postos de Capitães Tenentes de mar, e guerra, Pedro de Saldanha de Albuquerque, que era Capitão de Infantaria do Regimento de guarnição da Praça de S. Sebastião do Rio de Janeiro: Luis Pereyra da Silva e Saldanha, que era Tenente do Regimento da Armada. Bernardo Ramires Esquível, que era Tenente do mesmo Regimento. Francisco Ramires Esquível seu irmão, que era Ajudante no mesmo Regimento. Ventura Coelho, que era Tenente no segundo Regimento da Marinha, que foi da Junta do Comercio. Miguel Morando, que era Alferes no mesmo Regimento; e dois filhos do Coronel Weinholtz, ambos Ajudantes no da Artilharia.
1755	<ul style="list-style-type: none"> • 12 de Setembro – Embarcou na Nau <i>Natividade</i> em direcção ao Brasil, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Miguel Ayres.
1757	<ul style="list-style-type: none"> • 27 de Janeiro – Embarcou na Fragata <i>Arrábida</i> a sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Miguel Ayres. • 24 de Fevereiro – Regressou a Lisboa vindo de uma missão por nós desconhecida.
1759	<ul style="list-style-type: none"> • 12 de Maio – Embarcou na Fragata <i>Estrela</i> sob o comando do Capitão-Tenente João da Costa de Atayde. • Julho – Regressou a Lisboa vindo de uma missão por nós desconhecida, ficando embarcado na guarnição da Fragata <i>Estrela</i> sem poder ir a terra. • 02 de Agosto – Desembarcou para terra por se encontrar doente, deixando assim a guarnição da Fragata <i>Estrela</i>.
1760	<ul style="list-style-type: none"> • 04 de Abril – Embarcou na Nau <i>Nossa Senhora da Conceição e S. José</i> sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra António Borges. • 28 de Agosto – Embarcou na Nau <i>Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro de Alcântara</i> numa missão ao Rio de Janeiro sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra António Borges. • Elaborou o Diário da Viagem que fez a <i>Nao N. Sr^a da Ajuda, e S. Pr^o de Alcantara comboyo da Frota do Ryo de Janeiro.</i>
1762	<ul style="list-style-type: none"> • 24 de Janeiro – Foi nomeado Capitão-de-Mar-e-Guerra.

	<ul style="list-style-type: none"> • Julho – Foi nomeado Comandante da Fragata <i>Nossa Senhora da Penha de França</i>. • Julho – Largou do porto de Lisboa para proteger a costa na Esquadra do Coronel-do-Mar António de Brito Freire. • 11 de Novembro – Protegeu a costa em corso contra os franceses sob o comando do Coronel-do-Mar João da Costa de Brito. • 30 de Dezembro – Passou mostra de desarmamento à Fragata <i>Nossa Senhora da Penha de França</i>.
1763	<ul style="list-style-type: none"> • 16 de Maio – Foi nomeado comandante da Fragata <i>Nossa Senhora da Arrábida</i>. • 16 de Junho – Passou mostra de armamento à Fragata <i>Nossa Senhora da Arrábida</i>. • 9 de Julho – Largou de Lisboa para proteger a costa a mando do Capitão-de-Mar-e-Guerra José Sanches de Brito. • 11 de Agosto – Chegou a Lisboa e deu fundo defronte do Forte da Junqueira. • 2 de Setembro – Passou mostra de desarmamento à guarnição e tripulação da Fragata <i>Nossa Senhora da Arrábida</i>. Nesse mesmo dia foi nomeado Comandante da Fragata <i>Nossa Senhora da Estrela</i>.
1764	<ul style="list-style-type: none"> • 18 de Janeiro – Passou mostra de armamento à Fragata <i>Nossa Senhora da Estrela</i>, tendo a bordo 231 homens. • 29 de Janeiro – Largou na Fragata <i>Nossa Senhora da Estrela</i> para conduzir o Governador de Cabo Verde à ilha de Cabo Verde. • 11 de Abril – Chegada da Fragata <i>Nossa Senhora da Estrela</i> a Cabo Verde. • 28 de Abril – Regressou a Lisboa após ter levado o Governador de Cabo Verde a Cabo Verde. • 29 de Abril – Passou mostra de desarmamento à Fragata <i>Nossa Senhora da Estrela</i>. • 11 de Junho – Foi nomeado para embarcar e Comandar pela segunda vez a Fragata <i>Nossa Senhora da Penha de França</i>. • Agosto – Largou do Tejo para fazer guarda-costa na armada do Senhor D. João. • 9 de Agosto – A Esquadra recolheu ao Tejo após ter feito guarda-costa do Senhor D. João.. • 26 de Outubro – Foi nomeado Comandante da Nau <i>Nossa Senhora da Natividade</i>. Nesse mesmo dia passou mostra de armamento à Nau <i>Nossa Senhora da Natividade</i>, tendo 388 homens. • 3 de Novembro – Participou na missão a Mazagão. • 26 de Novembro – Regressou a Lisboa após a missão a Mazagão. • 27 de Novembro – Passou mostra de desarmamento à Nau <i>Nossa Senhora da Natividade</i>, tendo de guarnição 376 homens. • 13 de Dezembro – Foi nomeado Comandante da Nau <i>S. José e Nossa Senhora da Conceição</i>.
1765	<ul style="list-style-type: none"> • Escreveu uma <i>Memoria Das Esmolas Que Bernardo Ramires Esquivel Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Tem feito livremente tirar á Equipagem das Naus que debato do</i>

	<p><i>seu comando tem paçado ao Mar do Sul.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 28 de Fevereiro – Passou mostra de armamento à Nau <i>S. José e Nossa Senhora da Conceição</i>, tendo a bordo 439 homens. • 28 de Fevereiro – Partiu rumo ao Rio de Janeiro com 246 homens. • 25 de Março – Ao comando da Nau <i>S. José e Nossa Senhora da Conceição</i> largou a frota do Rio de Janeiro de trinta navios (quatro deles pertencentes à Coroa).
1766	<ul style="list-style-type: none"> • 25 de Fevereiro – Chegou a Portugal vindo do Rio de Janeiro. • 27 de Fevereiro – Passou mostra de desarmamento à Nau <i>S. José e Nossa Senhora da Conceição</i>, tendo a bordo 445 homens.
1767	<ul style="list-style-type: none"> • Elabora o documento <i>Do Concerto Real dos Navios</i>.
1768	<ul style="list-style-type: none"> • 23 de Março – Foi nomeado Comandante da Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>. • 30 de Abril – Passou mostra de armamento à Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>, tendo a bordo 418 homens. • 14 de Maio – Saiu da barra do Tejo e deu comboio à Nau <i>Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro de Alcântara</i>, que ia para o Estado da Índia, à charrua <i>Nossa Senhora das Mercês</i>, para Angola, e a outros navios, para diversos portos do Brasil e África. • 28 de Maio – Saiu a juntar-se à Nau <i>Nossa Senhora da Graça</i> para cruzarem o Algarve durante 15 dias. • 27 de Julho – Entrou na barra do Tejo por volta das 10 horas para as 11 horas com a Nau <i>Nossa Senhora de Belém</i> e atraca na Junqueira. • 6 de Agosto – Largou da barra do Tejo para cruzar do Estreito e guarda-costa até ao cabo Mondego. • 17 de Outubro – Regressou a Lisboa após a missão do Estreito. • 2 de Novembro – Saiu da barra do Tejo para andar de guarda-costa durante quinze dias. • 30 de Novembro – Regressou a Lisboa após ter protegido a costa portuguesa. • 6 de Dezembro – Voltou a sair para andar de guarda-costa durante quinze dias.
1769	<ul style="list-style-type: none"> • 8 de Janeiro – Regressou a Lisboa. • Fevereiro – Elaborou o <i>Regimento de Sinais da Esquadra de Bernardo Ramires Esquível</i>. • 1 de Fevereiro – Partiu para o norte de África para participar na evacuação de Mazagão. • 11 de Março – Deu-se o embarque das pessoas portuguesas que se encontravam em Mazagão. • 27 de Março – Entrou na barra do Tejo após a missão de Mazagão. • 30 de Março – Passou mostra de desarmamento à Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>.
1770	<ul style="list-style-type: none"> • 5 de Julho – Foi nomeado novamente Comandante da Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>. • 14 de Agosto – Passou mostra de armamento à Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>, tendo de guarnição 410 homens. • 16 de Agosto – Embarcou para o Rio de Janeiro. • 15 de Dezembro – Recebe três cofres de diamantes na cidade de S. Sebastião do Rio de

	Janeiro destinados à Corte de Lisboa (Marquês de Pombal).
1771	<ul style="list-style-type: none"> • 4 de Fevereiro – Saiu da Baía em direcção a Portugal. • 21 de Abril – Chegou a Lisboa. • 23 de Abril – Passou mostra de desarmamento à Nau <i>Nossa Senhora de Belém e S. José</i>, tendo a bordo 330 homens.
1774	<ul style="list-style-type: none"> • Junho – Comandou uma expedição de quatro navios, com 640 praças de Infantaria da Marinha e de Artilharia da Corte, conjuntamente com as esquadras de Espanha, Nápoles e Ordem de Malta para destruírem Trípoli.
1775	<ul style="list-style-type: none"> • 11 de Setembro – Foi nomeado para embarcar e Comandar a Fragata <i>Princesa do Brasil, A Torta</i>. • 4 de Outubro – Bernardo Ramires Esquível com 52 anos de idade casa com uma sua parente próxima, que tinha 15 anos, D. Antónia Teresa de Azevedo Abraldes de Mendonça.
1776	<ul style="list-style-type: none"> • Nascimento do seu 1º filho – Diogo – terá morrido na infância de hidropisia. Deste filho – Diogo – não existem registos da sua existência, no entanto num livro de família ele é mencionado. • 8 de Agosto – Entregou o Comando da Fragata <i>Princesa do Brasil, A Torta</i>. • 12 de Agosto – Passa mostra de armamento, tendo uma guarnição de 287 homens.
1777	<ul style="list-style-type: none"> • 28 de Agosto – Foi nomeado para embarcar e Comandar a Fragata <i>Nossa Senhora da Graça</i>. • 4 de Setembro – Passou mostra de armamento à Fragata <i>Nossa Senhora da Graça</i>, tendo a bordo 303 homens. • 5 de Setembro – Largou da barra do Tejo para fazer de guarda-costa e dar comboio aos seis navios mercantes para diversos portos do Brasil. • 21 de Outubro – Regressou a Lisboa. • 22 de Outubro – Passou mostra de desarmamento à Fragata <i>Nossa Senhora da Graça</i>, tendo de guarnição 304 homens.
1779	<ul style="list-style-type: none"> • Nascimento do seu 2º filho – Manuel – terá morrido na infância de hidropisia. Deste filho – Manuel – não existem registos da sua existência, no entanto num livro de família ele é mencionado.
1780	<ul style="list-style-type: none"> • 16 de Fevereiro – Foi nomeado Comandante da Nau <i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>. • 15 de Março – Passou mostra de armamento à Nau <i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>, tendo uma guarnição de 493 homens. • 16 de Março – Rumou para o Faial a fim de receber a carga do galeão espanhol <i>Bom Concelho</i>, avaliada em milhões de cruzados. • 2 de Maio – Nascimento do seu 3º filho: António Ramires Esquível. Caso os filhos anteriores tenham de facto existido, este António Ramires Esquível foi o 3º filho de Bernardo Ramires Esquível, caso a existência deles seja mera invenção da família, este foi o seu 1º filho.

	<ul style="list-style-type: none"> • 17 de Maio – Entrou na barra do Tejo. • 19 de Maio – Recebeu ordens para arriar vergas e mastros, desenvergar pano e ter pronta a guarnição para lhe ser passada mostra de desarmamento nesse mesmo dia. • 15 de Setembro – Foi nomeado Coronel-do-Mar. • 26 de Outubro – O Coronel do Mar Bernardo Esquível ao comando da Nau Nossa Senhora do Pilar, participa na força naval que se aparelhou no Tejo para auxiliar a Inglaterra, sob o comando do Coronel do Mar José Sanches de Brito. • 4 de Novembro – Sua Majestade manda pôr prontas várias naus juntamente com os comandantes e oficiais que vão guarnecer. Entre estes encontra-se Bernardo Ramires Esquível que comandava a <i>Nau Nossa Senhora do Pilar</i>.
1781	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborou o <i>Diário da Esquadra de Guarda-Costa do Coronel do Mar Bernardo Ramires Esquível</i>. • Elabora uma <i>Demonstração Náutica</i>. • 26 de Maio - Foi nomeado Comandante da Nau <i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>. • 22 de Junho – Nascimento do seu 4º filho: D. Maria Teresa Esquível. • 7 de Julho – Passou mostra de armamento à Nau <i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>, tendo a bordo 703 homens. • 11 de Julho – Largou da barra do Tejo para percorrer a costa. • 15 de Agosto – Regressou a Lisboa e fundeou defronte da Junqueira, pelo meio-dia. • 18 de Setembro – Passou mostra de desarmamento à Nau <i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>, tendo a bordo 693 homens.
1782	<ul style="list-style-type: none"> • 3 de Dezembro – Nascimento do seu 5º filho: Diogo Ramires Esquível.
1784	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborou um <i>Regimento de Sinais</i>. • 19 de Março – Nascimento do seu 6º filho: Manuel Ramires Esquível. • 28 de Março – Baptizado do seu filho Manuel Ramires Esquível. • 23 de Maio – Foi nomeado Comandante da Nau <i>Santo António e S. José</i>. • 13 de Junho – Passou mostra de armamento à Nau <i>Santo António e S. José</i>, tendo a bordo 421 homens. • 19 de Junho – Participou no ataque aliado com a Espanha à cidade de Argel. • 28 de Setembro – Foi nomeado Marechal-de-Campo. • 23 de Outubro – Sua Majestade fez-lhe a mercê da comenda da pensão de 200 000 reis na Casa da Índia.
1785	<ul style="list-style-type: none"> • 15 de Fevereiro – Escritos do Almirante Bernardo Ramires Esquível. • 12 de Novembro – Nascimento do seu 7º filho: D. Isabel Bernarda Esquível. • 15 de Novembro – Elaborou um <i>Plano de Protecção para a Marinha</i>, em consequência da expedição a Argel.
1787	<ul style="list-style-type: none"> • 20 de Janeiro – Recebeu uma comenda de pensão de 200\$000 rs na Casa da Índia. • 23 de Agosto – Recebeu uma mercê para que tenha e haja os 200\$000 rs na Tesouraria da Casa da Índia.

1788	<ul style="list-style-type: none"> • 10 de Abril – Nascimento do seu 8º filho: D. Mariana José Esquível. • 26 de Junho – Expõe ao ministro da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre as obras do Arsenal da Marinha após o terramoto. • 27 de Julho – Foi nomeado Comandante-chefe da Nau <i>Nossa Senhora dos Prazeres</i>. • 27 de Julho – Elaborou as <i>Observações Do Armamento da Esquadra Que Sua Magestade Mandou fazer em 27 de Julho de 1788 Commandada pelo Marechal de Campo do Exercito Com Exercicio na Marinha Bernardo Ramires Esquível</i>. • 6 de Agosto – Passou mostra de armamento à Nau <i>Nossa Senhora dos Prazeres</i>, tendo de guarnição 557 homens. • 11 de Agosto – Rendeu a Esquadra do Estreito Comandada pelo Coronel-do-Mar José Sanches de Brito. • 14 de Agosto – Chegou ao Estreito de Gibraltar. • 18 de Agosto – Ordenou ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Pedro de Mariz de Sousa Sarmiento para sair a cruzar com a <i>Tristão, Galgo, União e Coroa</i>, dentro do Estreito de Gibraltar, entre Ceuta-ponta da Europa e Espartel-Trafalgar. • 20 de Agosto – Mandou sair a cruzar no Estreito o Capitão-de-Mar-e-Guerra José Caetano Lima com os navios, <i>Golfinho, Galgo e União</i>. • 22 de Agosto – Comunicou que deixaria uma divisão a patrulhar o Estreito e sairia com outra para o Mediterrâneo a procurar os argelinos que haviam aparecido em Cabo da Gata. • 28 de Agosto – Regressou ao Estreito de Gibraltar. • 19 de Novembro – Largou para Lisboa.
1789	<ul style="list-style-type: none"> • 1 de Julho – Escreve uma carta ao Ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro. • 1 de Julho – Vivia na Casa da Rua Direita dos Anjos, em Lisboa. • 16 de Dezembro – Foi nomeado Tenente-General, também com exercício na Marinha,.
1790	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborou um <i>Regulamento que as tropas de infantaria e artilharia devem ter a bordo dos navios</i>. • Elaborou um <i>Regimento de Sinais para os navios de guerra</i>. • Elaborou uma <i>Instrução Para o Exercicio d'Artilharia A bordo Dos Navios de Sua Magestade Que Armarem as Ordens do Tenente General Bernardo Ramires Esquível</i>. • 29 de Janeiro – Nascimento do seu 9º filho: D. Joaquina Maurícia Esquível. • 1 de Fevereiro – Foi nomeado Tenente-General. • 18 de Março – Foi nomeado Comandante-chefe na Nau <i>Coração de Jesus, Maria I</i>. • 8 de Maio – Passou mostra de armamento, à Nau <i>Nossa Senhora dos Prazeres</i> tendo de guarnição 639 homens. • 11 de Maio – A Esquadra largou amarrações e foi dar fundo defronte do cais de Belém. • 12 de Maio – Suas Majestades e Altezas foram para o mar a bordo da Nau <i>Nossa Senhora dos Prazeres</i>, tendo a Esquadra embandeirado e salvado com a sua artilharia. • 15 de Maio – Largou para andar de guarda-costa e seguir depois para o Estreito de Gibraltar.

	<ul style="list-style-type: none"> • 18 de Maio – A esquadra entrou em Gibraltar. • 6 de Julho – Lançou-se num curso no Mediterrâneo que durou quinze dias. • 20 de Julho – Regressou a Gibraltar. • A4 de Setembro – Foi rendido no Comando da Esquadra por José de Melo Breyner. • 10 de Setembro – Regressa a Lisboa. • 18 de Setembro – Chega a Lisboa.
1791	<ul style="list-style-type: none"> • 5 de Maio – Foi nomeado Comandante da Fragata <i>Golfinho e Nossa Senhora do Livramento</i>. • 6 de Agosto – Passou mostra de armamento, à Fragata <i>Golfinho e Nossa Senhora do Livramento</i>, tendo de guarnição 289 homens. • 12 de Agosto – Largou para o estreito onde iria assumir o comando. • 18 de Agosto – Entrou em no porto de Tânger para entregar numerários aos cônsules Pontes e Colaço. • 21 de Agosto – Entrou em Gibraltar onde assumiu o comando da Esquadra do Estreito e passa para a Nau <i>Medusa</i>. • 16 de Setembro – Lançou-se a curso no Mediterrâneo com dois bergantins <i>Falcão e Voador</i>. • 2 de Outubro – Regressou a Gibraltar.
1792	<ul style="list-style-type: none"> • 1 de Fevereiro – Entregou o comando da Esquadra ao Chefe da Esquadra Pedro de Mendonça de Moura. • 9 de Fevereiro – Exposição apresentada ao Almirante, Ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro, pelo então Marechal-de-Campo Bernardo Ramires Esquível. • 31 de Dezembro – Nascimento do seu 10º filho: Bernardo Ramires Esquível.
1793	<ul style="list-style-type: none"> • Nascimento do seu 11º filho: Francisco Ramires Esquível. • 19 de Março – O Príncipe Nosso Senhor foi servido admitir, sábado passado [16], à honra de lhe beijar a mão todos os Oficiais, que se acham nomeados para guarnecer a Esquadra que actualmente se prepara porto, os quais foram conduzidos à presença do mesmo, pelo Tenente General Bernardo Ramires Esquível, nomeado para Comandante em chefe da dita Esquadra. • 21 de Março – Foi nomeado comandante-chefe da Nau <i>Nossa Senhora da Conceição</i> assumindo assim o comando da Esquadra de exercícios e de Guarda-Costa. • 23 de Maio – Largou para o mar a mando do Tenente-General Bernardo Ramires Esquível, a Esquadra de Exercícios. • 25 de Junho – Foi demitido do comando da Esquadra. • 5 de Julho – Foi nomeado Comandante da Nau <i>Nossa Senhora da Conceição</i> na qual foi auxiliar as forças navais inglesas do Canal. • 3 de Outubro – Regressou da missão de auxílio à Esquadra inglesa. • 25 de Dezembro – Sai do porto a Esquadra de Sua Majestade, composta das naus Príncipe Real, comandada pelo Tenente General Bernardo Ramires Esquível: Maria I., Comandante

	<p>o Chefe de Divisão Joaquim José dos Santos Cassão: Vasco da Gama, Comandante o Chefe de Divisão, Francisco de Paula Leite: Princesa da Beira, Comandante o Capitão-de-Mar-e-Guerra Diogo José de Paiva: e da Fragata Ulisses, Comandante o Capitão-de-Mar-e-Guerra, João Gomes da Silva Telles. Esta Esquadra leva em sua conserva 23 navios mercantes para os portos da América.</p>
1794	<ul style="list-style-type: none"> • 11 de Setembro – Nascimento do seu 12º filho: D. Antónia Teresa Esquível.
1795	<ul style="list-style-type: none"> • 29 de Abril – Foi nomeado Conselheiro do Almirantado (primeiro Presidente do Conselho). • 22 de Junho – Teve a sua primeira sessão o Conselho do Almirantado com assistência do seu Presidente o Excelentíssimo Conde de S. Vicente, e dos Conselheiros os Tenentes Generais Bernardo Ramires Esquível, e José Sanches de Brito, e dos Chefes de Esquadra António Januário do Valle, e Pedro de Mendonça e Moura. • Recebe o Alvará da Rainha D. Maria I elevando o Conselho do Almirantado à dignidade de Tribunal Régio. • 25 de Dezembro – Comandou a Frota que se dirigia ao Brasil.
1796	<ul style="list-style-type: none"> • Bernardo Ramires Esquível escreve sobre a Nau <i>Nossa Senhora da Conceição</i>. • 9 de Fevereiro – A frota chegou à Baía. • 01 de Março – Regressou a Lisboa comboiando a frota da Baía. • 25 de Julho – Entrou no Tejo a frota da Baía, de vinte e três navios e sete naus da Índia (quatro da Fazenda Real e três de particulares), sob a protecção do tenente-general Bernardo Ramires Esquível. • 9 de Dezembro – Nascimento do seu 13º filho: D. Clara Antónia Esquível.
1797	<ul style="list-style-type: none"> • Elabora um <i>Exame dos Praticos da Barra, Instrutivo para os que Mandaõ Navios</i>. • 09 de Janeiro – Esquível foi exonerado do comando do Estreito sendo substituído pelo Marquês de Nisa. • 22 de Fevereiro – Foi suprimida a denominação de Tenente-General com exercício na Marinha, e produzida pela de Vice-Almirante. • 2 de Maio – Dá o seu parecer sobre a reorganização do pessoal da Marinha de Guerra. • 15 de Junho – Foi nomeado Almirante-Graduado.
1798	<ul style="list-style-type: none"> • 26 de Setembro – Dá o seu parecer sobre o risco de uma nau de 114 peças.
1801	<ul style="list-style-type: none"> • Foi Administrador dos Correios de Portugal. • 12 de Julho – Foi nomeado Vice-Presidente do Conselho do Almirantado. • 31 de Julho – Foi nomeado Almirante-Efectivo. • 17 de Dezembro – Passou a ter o título de 1º Barão de Arruda.
1802	<ul style="list-style-type: none"> • 22 de Junho – Recebe uma carta de seu filho Diogo Ramires Esquível que se encontra cativo em Argel. • 8 de Outubro – Recebe uma carta de seu filho Diogo Ramires Esquível que se encontra cativo em Argel. • 8 de Novembro – Recebe uma carta de seu filho Diogo Ramires Esquível que se encontra

	cativo em Argel.
1804	<ul style="list-style-type: none"> • 13 de Outubro – Ouve a exposição do Conselho do Almirantado relativa a renumeração do tribunal do Conselho do Almirantado.
1807	<ul style="list-style-type: none"> • 15 de Abril – Ouve a exposição de Lourenço Germak Porsallo relativa a dívidas diversas.
1809	<ul style="list-style-type: none"> • 12 de Janeiro – Recebe uma carta do Infante Almirante General onde é nomeado o Barrão da Arruda seu lugar-tenente do Reino de Portugal com funções de Chefe Supremo da Marinha (Comandante da Marinha). • 18 de Março – Ouve a exposição de Pedro de Mendonça de Moura sobre uma Esquadra destinada ao Brasil. • 5 de Junho – Despacho do Almirante Bernardo Ramires Esquível. • 17 de Junho – Recebe uma carta do Capitão tenente António Pio. • 31 de Julho – Recebe um mapa do estado actual da guarnição da Nau <i>Rainha de Portugal</i>. • 28 de Agosto – Requerimento de José Maria Dantas Pereira levando ao conhecimento do Barão de Arruda, dívidas aos cofres da Companhia dos Guardas-Marinhas. • 18 de Outubro – Recebe uma carta do Infante Almirante General. • 12 de Novembro – Despacho do Almirante Bernardo Ramires Esquível para o Almirante Berkeley.
1810	<ul style="list-style-type: none"> • 25 de Janeiro – Escreveu uma carta a seu filho Diogo Ramires Esquível que se encontrava cativo em Argel. • 14 de Março – Despacho do Barão de Arruda em resposta a outro de D. Miguel Pereira Forjaz. • 27 de Abril – Recebe um documento do Primeiro-tenente Martinho José de Perné, onde este comunica que se encontra pronto a continuar a servir no posto de Sargento-Mór de Infantaria. • 24 de Maio – Foi dispensado do Comando de Marinha. • 1 de Agosto – Carta de Bernardo Ramires Esquível fazendo a entrega ao Almirante Berkeley da Jurisdição da Marinha na Metrópole. • 22 de Agosto – Carta de Bernardo Ramires Esquível ao Infante D. Pedro Carlos • 22 de Agosto – Resposta do Almirante Bernardo Ramires Esquível ao Infante Almirante-General, com respeito à ordem que dele recebera para entregar a Jurisdição Militar da Marinha do Reino ao Almirante inglês Berkeley. • 12 de Outubro – Passou a ter o título de 1º Visconde de Estremoz.
1812	<ul style="list-style-type: none"> • 27 de Outubro – Morreu na cidade de Lisboa Bernardo Ramires Esquível.

PROPRIEDADES

Quadro 36 – Propriedades mais importantes que foram pertença da família, conhecidas através de escrituras de partilhas e de dotes que foi possível identificar²⁹³.

Herdades	<ul style="list-style-type: none"> • Herdades em Vila Viçosa (diz-se herdades e fazendas) • Herdade do Zigre – em Portalegre (foi ocupada quando das invasões francesas pelas tropas portuguesas e aliadas) • Herdade dos Machados – Freguesia de Stª Vitória do Ameixial – Estremoz • Herdade dos Machadinhos – Estremoz • Herdade da Gaiola – Freguesia de S. Bento do Ameixial – Estremoz • Herdade da Folegada – Estremoz • Herdade da ? – em Castro Verde – Alentejo • Herdade da Gávia – no termo da cidade de Beja • Herdade da Pasmaria – também no termo da cidade de Beja
Quintas	<ul style="list-style-type: none"> • Quinta de Campolide – com Solar – em Lisboa • Quinta de Palhavã – com Solar – em Lisboa • Quinta da Barroca – com Solar – em Agualva no termo de Cascais (Cacém) • Quinta na Carvoeira – com Solar – Freguesia Nossa Senhora da Luz – Torres Vedras – Morgado Carmões • Quinta da Niqueira – com Solar – Aldeagalega – Merceana – Alenquer • Quinta na Carvoeira – com Solar – a 8 quilómetros de Mafra na estrada entre a Ericeira e Sintra • Quinta de Alvados – com Solar – Porto de Mós – Serra d’ Aire • Quinta do Esteio Furado – com Solar – Termo da Vila da Moita – (ainda existe com o mesmo nome) • Quinta do Escoto – com Solar – em Meleças – Sintra – (incluiu o Pinhal do Mosqueiro) • Quinta no Sobral – com Solar – com capela Instituída • Quinta do Murtal – com Solar – em Sintra • Quinta de Vale Flor – com Solar – Freguesia de Almoester – Santarém • Quinta do Valverde – com Solar – em Azambuja – pertenceu antes ao Marquês de Pombeiro, incluía várias propriedades • Quinta de Vale Figueira – com Solar – em Igreja-a-Nova – Mafra • Quinta do Laranjal – com Solar – a Palhavã – Lisboa

²⁹³ Certamente muitas das propriedades não se encontram aqui mencionadas, pois deparamo-nos com cartas de partilhas que são completamente indecifráveis devido à caligrafia então usada. Além do que foi agora referido, foram também atribuídas importantíssimas Tenças. Também existiam as pensões relativas às Comendas, Morgados, Mercês, Almoarifados e Vínculos onde existiam igrejas instituídas das quais se recebia a dízima.

	<ul style="list-style-type: none"> • Quinta da Mina – com Solar – também na Palhavã • Quinta do Vale do Mourão – com Solar – Rio de Mouro – Sintra
Casais	<ul style="list-style-type: none"> • Casal do Alforge Mel – Freguesia de Almoster – Santarém • Casal da Charneca – Cartaxo • Casal das Antas – Freguesia de Nossa Senhora da Salvação – Arruda dos Vinhos • Casal do Zambujal – Rio de Mouro – Sintra • Casal da Cortegaça – Monte Lavar – Sintra • Casal de Valle de Mós – Freguesia de S. Fagundo no Sul de Abrantes • Casal das Fontainhas – Santarém • Casais da Casa Nova e das Neves – Lugar do Trancoso de cima – S. João dos Montes – Alhandra
Terrenos Rurais	<ul style="list-style-type: none"> • Em Barcarena – onde depois foi construída a fábrica da pólvora • Courelas, cerrados, casais e quinta – em Azambuja • Terreno com casas – Curral – palheiros – adega – terras de sementeira com Oliveiras – horta com água nativa e eira – em Santarém • No Vale de Barreira – Santarém • 2 terrenos no Vale do Gayo – Santarém • Nos Carris – Santarém • No Aunhal – Santarém • Domínio directo arrendado ao Visconde de Andaluz com moinho de água com duas pedras denominado Motos sito na Ribeira de Pernes – Santarém • Terreno no sítio da Quinta do Monte – Santarém • Terrenos junto ao Casal do Marquês de Castelo-Melhor em Santarém • Terrenos no sítio do Vinal – Santarém • Terrenos no sítio da Borça – Santarém • Terreno que consta de casa vinha no mesmo lugar – Santarém
Propriedades Urbanas (Lisboa)	<ul style="list-style-type: none"> • Palácio do Benfornoso • Conjunto de casas Nobres no Campo de Sant’Ana (hoje Campo dos Mártires da Pátria) • Casa grande com cinco janelas de sacada e uma de peito para o Campo de Sant’Ana e três de sacada para o largo de Santo António dos Capuchos com três andares e onze divisões em cada andar • Casa Nobre na Rua dos Bacalhoeiros • Casas diversas no Poço do Borratem • Casas diversas na Rua da Bempostinha • Casas diversas na Rua dos Anjos • Casas diversas na Rua do Benfornoso • Casa na Rua do Sol ao Campo de Sant’Ana

	<ul style="list-style-type: none">• Prédio no Largo do Mastro (curiosamente o inquilino era o Sr. Laranjeira (1872) avô daquele a quem foi vendido o prédio há relativamente poucos anos e que ocuparam sempre a loja)• 2 casas na Rua do Passadiço• Domínio directo na Rua da Esperança• Casa da Rua do Cardal• Casa na Rua da Caridade• Casas diversas no Largo de S. Roque onde havia igreja instituída• Casa nas Portas de Santo Antão
--	--

Fonte: Rosinho Morais Moniz da Maia, Ramires Esquível II Séculos de Mar e cinco gerações de marinheiros.

GLOSSÁRIO²⁹⁴

Termos Heráldicos

Águia – Ave de rapina.

Aspa – peça formada pela banda e pela barra, sobrepostas. Tem a forma de X e está firmada nos ângulos do escudo. Usa-se também solta, mas esta circunstância só é mencionada quando não se encontra na bordadura.

Bordadura – peça colocada em volta do campo do escudo, limitada exteriormente pelos bordos deste e cuja largura normal é a da sexta parte da do escudo.

Campo – fundo em que assentam as peças contidas no escudo. Se for liso, isto é, sem peças sobre ele, diz-se pleno.

Contrachefe – pela posição oposta ao chefe se denomina contrachefe a parte inferior do escudo, chamando-se-lhe também ponta do escudo. A peça, que tem de largura máxima um terço da altura do escudo e se firma nos flancos e no bordo inferior, também se designa contrachefe ou campanha. Pode ter menor largura, denominando-se campanha diminuta ou contrachefe diminuto.

Cosido – termo empregado como subterfúgio quando uma peça de metal assenta sobre metal ou de cor sobre cor, a fim de evitar que se dê infracção das regras heráldicas.

Direita – a parte direita do escudo, contrária à do observador.

Elmo – peça da armadura destinada a proteger a cabeça, usada na armaria tanto sobre o escudo, a servir de ornato, como utilizada no campo, em função da peça móvel.

²⁹⁴ O significado dos termos heráldicos utilizados nesta dissertação foram retirados do livro de Manuel Artur Norton, *A heráldica em Portugal*, Lisboa, Dislivro Historica, 2006. E os significados dos termos náuticos foram retirados do livro de Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.

Escudo – peça em que assentam todas as que formam quaisquer armas, sejam de família, de corporação ou de domínio. A sua forma variou com o tempo e com as regiões. Não evolucionou igualmente em todos os países.

Faixa – peça honrosa cuja largura é igual à de um terço da que tiver o campo e se encontra posta horizontalmente, a meio do mesmo e firmada nos flancos. Quando de menor dimensão ou desdobrada em número superior a quatro toma nomes diferentes.

Folhas – as folhas de árvores figuram-se normalmente em pala, com o pé para a ponta do escudo, se tem os pés para o chefe, dizem-se invertidas. Podem ter as nervuras de outra cor, e, nesse caso, dizem-se nervadas de tal cor.

Leão – representa-se normalmente rampante, isto é, firmado nas patas traseiras, tendo as dianteiras levantadas na direcção do ângulo direito do chefe. Qualquer outra posição deve ser indicada, pois são excepcionais.

Ouro – este metal representa-se no desenho por ponteados miúdos e na pintura, se não houver tinta própria, pelo amarelo.

Pala – esta peça honrosa de primeira ordem põe-se no meio do escudo, em posição vertical, equidistante dos flancos e mede de largura um terço da do campo. Se for desdobrada em número inferior a cinco conserva o mesmo nome, mas daí para cima chama-se vergueta.

Paquife – é a reprodução do tecido que alguns cavaleiros colocavam sobre os elmos, para se protegerem do calor. São, normalmente representados com duas cores, uma é a do metal principal do escudo e, a outra, a do esmalte principal.

Partido – diz-se partido o campo que uma recta saída do meio do chefe para o da ponta divide em duas partes.

Picada – é a peça que apresenta pequenos pontos de uma segunda cor, sobre a sua própria.

Ramo – representa-se em pala ou em aspa.

Timbre – é a parte das armas que se coloca sobre o virol do elmo ou em cima do coronel, a qual, muitas vezes, é uma peça do escudo tomada no topo ou em parte.

Vieira – nome que na armaria se aplica à concha. Representa-se normalmente com a charneira para o chefe e a parte convexa para fora.

Termos Náuticos

A Tiro de Peça – Medida de distância utilizada a bordo para definir a proximidade a outro navio. Referia-se ao alcance de um tiro de peça, ou seja o outro navio estava ou não dentro do alcance de tiro das peças de artilharia.

A Tiro de Pistola – Medida de distância utilizada a bordo para definir a proximidade a outro navio. Referia-se ao alcance de um tiro de pistola, ou seja o outro navio estava ou não dentro do alcance de tiro de pistolas. Significava, na prática, uma distância muito curta.

Acossar – Perseguir com empenho, com ardor.

Adriça – Cabo que é usado nos barcos com a função de içar velas, galhardetes ou vergas nos mastros.

Amarra – Denominação dada ao cabo que prende a âncora de um barco.

Amura – Zona do costado de uma embarcação entre a proa e o través.

Amurada – Parte superior do costado de uma embarcação, que se ergue acima do bojo do casco.

Âncora – Peça com peso proporcional ao peso do barco, que é jogada ao fundo da água com o fim de segura-lo.

Antepara – Divisória vertical no interior da embarcação.

Aparelho – Conjunto de velas, amarrações, e mastros de um navio.

Arribar – Afastar-se da linha do vento. Também entendido como desvio de rota em decorrência de tempestade. Este tipo de desvio é chamado de arribada forçada.

Balandra – Embarcação coberta, de um só mastro, para transporte.

Boca – Largura da embarcação, considerando-se, para tanto, sua parte mais larga transversalmente.

Bolinar – Navegar chegado ao vento, ou seja, próximo da direcção do vento.

Borda – Parte superior do costado.

Borda-Falsa – Parapeito no convés, que visa a evitar a queda de pessoas na água.

Bordejar – Navegar virando de bordo com alguma frequência.

Brulote – O brulote é um navio de fogo carregado de matérias inflamáveis que era incendiado e lançado, evidentemente sem tripulantes, sobre a frota inimiga.

Cabo – Denominação dada à corda de uso náutico.

Caçar – Acto de puxar a escota de uma vela, no senti do de melhorar sua exposição ao vento.

Caíque – O Caíque é uma embarcação que navegou na costa portuguesa desde o séc. XVI ao séc. XX, fundamentalmente no Algarve, e que era derivado do pangaio árabe. Como o aparelho vélico é semelhante ao da antiga caravela portuguesa, os especialistas dividem-se entre os que acreditam ter sucedido à caravela e os que consideram ter-lhe antecedido.

Calado – É a profundidade de água necessária para a flutuação de um barco. Distância que vai da linha da água até a parte inferior da quilha.

Calafate – operário encarregado de calafetar, furar e encavilhar o costado e o fundo do navio, bem como de preparar as bombas de esgoto.

Carta Náutica – Representação gráfica de uma área de águas navegáveis. Mostra os meridianos de latitude e longitude. Informa os navegadores sobre a profundidade das águas, faróis, bóias, perigos submersos, etc.

Casco – É o corpo de um barco sem mastros, velas, estais ou qualquer outro elemento que compõe uma embarcação.

Charrua – Antigo navio de três mastros. Veleiro lento utilizado nos séculos XVIII-XIX.

Chaveco – Embarcação de pouca boca, com três mastros, que navega a vela e a remo.

Comboio – Grupo de navios mercantes organizados e reunidos para uma viagem sob a escolta de uma armada.

Costado – Parte externa do casco de um barco.

Derrota – No conceito náutico, é quando uma viagem ou operação naval chega ao seu destino, devendo-se voltar ao reinício, com outra viagem ou operação naval.

Embocar – Pôr embôço em (paredes).

Encapeladura – Sítio em que se encapelam as enxárcias.

Escaler – Os escaleres são embarcações a remo e a vela, de proa fina e popa quadrada. Possuindo de três a seis bancadas podendo ser de voga ou de palamenta.

Escuna – Navio de dois mastros com pano redondo no de vante. Menor que o Brigue.

Espoletas – A espoleta é um recipiente que contém a mistura detonante e uma bigorna, utilizado em cartuchos de fogo central, conhecidos como munição para armas de fogo.

Fuzil – Dispositivo que conecta os estais e brandais ao convés ou casco.

Galeota – Pequena galé movida a remos e a vela. Barco comprido que servia para recreio.

Galhardete – Pequena bandeira içada nos mastros e mastaréis como sinal, identificação ou aderno.

Gata – Vela redonda que se arma por cima da mezena.

Gávea – Velas que se envergam nas vergas de gávea, as segundas a contar de baixo.

Gurupés – Mastro que sai da proa na direcção do eixo longitudinal do navio.

Joanete – Mastaréu que está imediatamente sobre a gávea. Também é o nome dado às suas velas e vergas.

Largar Âncora – Recolher âncora para seguir viagem.

Lugre – Um lugre é um veleiro com três ou mais mastros, em que são utilizadas, em todos eles, velas latinas quadrangulares. Exemplo deste tipo de veleiro é o navio pesqueiro *Creoula*.

Mastaréu – É uma espécie de verga, que se fixa a um mastro real e ergue-se verticalmente a este, de modo a aumentar - lhe a altura. Pode ergue - se a vante ou a ré do mastro.

Mezena – Designa-se por mezena, ou mesena, a vela que se encontra no mastro com o mesmo nome. É a vela de maior dimensão do mastro de ré.

Orçar – Navegar o mais próximo possível pela da linha do vento.

Papa-Figos – Cada uma das velas mais baixas de um navio; Conjunto de todas as vergas mais baixas ou velas que nelas envergam; Velas mais baixas de um navio.

Picar Amarras – Cortar as amarras, os cabos ou correntes que prendem o navio à âncora.

Porta do Leme – Parte inferior do leme que trabalha na água.

Portaló – Lugar por onde se entra em um navio ou por onde passa a carga.

Querena – Parte do casco do navio que fica submersa.

Quilha – Peça que se salienta com a mais com a mais inferior do fundo de um barco. Também conhecida por partilhão ou bolina.

Tombadilho – A parte mais elevada de um navio, que vai do mastro da mezena até a popa.

Traquete – Vela redonda que enverga no mastro de proa.

Través – Cada um dos lados de uma embarcação.

Velacho – Designa-se por velacho uma das velas que se encontra no mastro de proa. Fica situada entre o traquete e o joanete. É uma vela auxiliar normalmente utilizada em vento forte e favorável.

Velame – Conjunto de velas.

Verga – É uma peça de madeira que está fixada a um mastro, podendo atravessá-lo ou não. Via negra serve as velas.

Vigia – Abertura para dar luz e ar ao interior, que se pode ou não abrir.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. FONTES MANUSCRITAS

- Arquivo Central e Arquivo Histórico de Marinha

Códice n.º 599, “Diário da construção da nau N.ª S.ª do Bom Sucesso, na Ribeira das Naus, em Lisboa”, 1764.

ESQUÍVEL, Bernardo Ramires

Correspondência do Tenente General Bernardo Ramires Esquivel, 1790-1791.

IDEM

Demonstração mautica ou Questões Suscitadas entre Um Oficial de Marinha e Hum Regio Profeçor de Mathematica Aquelle Theorico e pratico E esre Extremamente theorico.

IDEM

Diário da Esquadra de Guarda-Costa do Coronel do Mar Bernardo Ramires Esquivel, 1781.

IDEM

Ideias ou Sistemas da Marinha Antes de entrar no conhecimento da grande Arte de Marinha.

IDEM

Instrucaõ Para o Exercicio d Artelharia A bordo Dos Navios de Sua Magestade Que Armarem as Ordens do Tenente General Bernardo Ramires Esquivel, 1790.

IDEM

Memoria Das Esmolas Que Bernardo Ramires Esquivel Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Tem feito livremente tirar á Equipagem das Naus que debato do seu comando zem paçado ao Mar do Sul, 1765.

IDEM

Memoria sobre a Barquinha por Bernardo Ramires Esquivel.

IDEM

Observações Do Armamento da Esquadra Que Sua Magestade Mandou fazer em 27 de Julho de 1788 Commandada pelo Marechal de Campo do Exercito com Exerciccio na Marinha Bernardo Ramires Esquivel, 1788.

IDEM

O Estado e Necefsidades Urgentes da Marinha de Guerra Portugueza, 1785.

IDEM

Origem da Guerra e quem foram os primeiros que a fizeram e a Origem da Navegação e Quem foram os primeiros que navegaram, e os que poderosos foram por mar, a qualidade das primeiras embarcações, e as grandes utilidades que da mesma navegação resultaram.

IDEM

Preparação dos navios para Combate por Bernardo Ramires Esquivel.

IDEM

Princípios e Máximas Para a instrução dos que entram no serviço militar advertindo que só falo para as pessoas de qualidade de como são os grandes, os Fidalgos e ainda os Nobres por sua ascendência

IDEM

Regimento de Sinais da Esquadra de Bernardo Ramires Esquivel, 1796.

IDEM

Rigimento de Signais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Esquivel Coronel do MAR Embarcado na Nau S. Antonio e S. Jose, 1784.

- Arquivo Histórico Ultramarino

Açores, maço 29, 8 de Agosto.

Códice 1784.

Códice 1991, fls 1 a 21.

- Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Arquivo Particular da Casa das Galveias, Maço 2, De Sebastião de Carvalho e Melo a Martinho de Melo e Castro.

Habilitações da Ordem de Cristo, Bernardo Ramires Esquivel, Maço 10, N°43.

Ministério dos Negócios Estrangeiros, Legação de Portugal em Londres, do Conde de Oeiras a Melo e Castro, 19 de Julho de 1752 a 28 de Julho de 1767.

Ministério dos Negócios Estrangeiros, Legação de Portugal em Londres, do Conde de Oeiras a Melo e Castro, 7 de Fevereiro de 1764.

Ministério dos Negócios Estrangeiros, L.º 121, do Conde de Oeiras a Melo e Castro, 20 de Novembro de 1769.

Ministério dos Negócios Estrangeiros, L.º 121, do Conde de Oeiras a Melo e Castro, 11 de Fevereiro de 1769.

Ordenações Filipinas, liv. 5, tit. 92).

- Biblioteca Central de Marinha

ESQUÍVEL, Bernardo Ramires

Diário da viagem que faz a Nao N. Sr^a da Ajuda, e S. Pr^o de Alcantara comboyo da Frota do Ryo de Janeiro, 1760.

IDEM

Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade nececita fazer ao comercio e navegação mercantil nas serconstancias em que nos achamos, 1785.

IDEM

Regimento de signaes para os navios de guerra de S. Magestade fidelíssima commandados por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real embarcado na Nau Maria Primeira, 1790.

IDEM

Regulamento para o serviço particular que as tropas de infantaria e artilharia devem executar a bordo dos navios de guerra de Sua Magestade fidelíssima commandados por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General d' Armada Real, 1790.

Marquês de Angeja, *Cópia da ordem deregida ao Coronel do Mar Bernardo Ramires Esquivel, Command.^{te} da Esquadra Auxiliar; e onidas as forças de S. Mag.^e Catolica, contra Argel no ano de 1784.*

Ministério de Marinha, *Regimento das Naus e Fragatas, 1774.*

Ministério de Marinha, *Regimento Provisional para o Serviço; e Disciplina das esquadras, e Navios da Armada Real, Lisboa, 1796.*

- Biblioteca Nacional de Portugal

Colecção Pombalina, Códice 611, fls. 262-6, de Martinho de Melo e Castro a Carvalho e Melo, 26 de Setembro de 1764.

Colecção Pombalina, Códice 611, fl. 383, de Melo e Castro a Carvalho e Melo, 7 de Abril de 1766.

Colecção Pombalina, Códice 612, fls. 62-4, de Melo e Castro a Carvalho e Melo, 20 de Março de 1765.

Colecção Pombalina, Códice 612, fl. 41, de Melo e Castro ao Conde de Oeiras, 23 de Janeiro de 1765.

Colecção Pombalina, Códice 612, fl. 32-33, de Melo e Castro a Conde de Oeiras, 6 de Março de 1764.

Colecção Pombalina, Manuscrito n.º 683, fls. 12 a 15, nau *Nossa Senhora dos Prazeres*.

Instruções Ordens e Sinais que se Ham de Observar Entre os Navios de Sua Magestade Fidelissima Commandados pelo Conde de S. Vicente, ..., Lisboa, Miguel Rodrigues, 1765.

Inventário dos Documentos relativos ao Brasil, etc. vol. 3, Doc. 19925.

Inventário dos Documentos relativos ao Brasil, etc. vol. 2, Doc. 6427.

Inventário dos Documentos relativos ao Brasil, etc. vol. 2, Doc. 6273.

Registo Geral de Mercês, D. Maria I, livro 19, fólho 65 e 65 verso.

Registo Geral de Mercês, D. João VI, livro 16, fólho 132, 175 verso.

Registo Geral de Mercês, D. Luís, livro 19, fólho 219 verso.

FONTES IMPRESSAS

CASTRO, Damião António de Lemos Faria e

Politica Moral, e Civil, Aula da Nobreza Lusitana, Lisboa, 1743, tomo I, pp. 197-201.

CHAVES, Castelo Branco, ed.

O Portugal de D. João V visto por três forasteiros, Lisboa, Série Portugal e os Estrangeiros – Biblioteca Nacional, 1983.

CORREIA, Pedro da Silva

Feliz e glorioso sucesso da batalha, que a guarnicam de Mazagão teve em quatro de Abril deste anno de 1763 com oito mil Mouros por mais certa noticia, destroço e mortandade, que nove Cavalleiros fizerão na mesquita dos Corsarios, que na Cidade de Salé se tem armado contra a Republica Catholica Romana, dado ao prelo por Alvaro Botelho Correa, Cavalleiro Fidalgo, professo na Ordem de Christo, Cidadão desta Cidade de Lisboa, Guarda-mór da Praça de Mazagão e Almojarife das Mercearias da Serenissima Rainha D. Catharina, Lisboa, Na Officina de Miguel Rodrigues, 1763, pp. 11-15.

Chronique de Santa-Cruz du Cap de Gué (Agadir), Texte portugais du XVIeme siècle, traduit et annoté par Pierre de Cenival, Paris, Paul Geuthner, 1934. pp. 20-22.

FERRAM, António de Novaes

Memórias Militares de António do Couto de Castelo Branco, Amsterdam, en Caza de Miguel Diaz, 1719: U.I., 2460, sala 1/ 16 /7.

FONSECA, Antonio Félix da

Conta das Naus, Fragatas e mais embarcações da Coroa que se achão Armadas neste presente anno de 1799, 1799.

Livro de Miscelânea, pp. 21, 229-278.

MESQUITA, Simão Correia de

Noticia do grande assalto e batalha, que os Mouros derão á Praça de Mazagan, em o mez de Junho do presente anno de 1756. Com outras cousas notaveis modernamente succedidas na mesma Praça, Lisboa, Na Officina de Domingos Rodrigues, 1756, pp. 1-8.

IDEM

Noticia do grande assalto, e batalha, que os Mouros derão á Praça de Mazagan em o mez de Junho de 1760, Lisboa, Na Officina de Ignacio Nogueira Xisto, 1760, pp. 1-10.

IDEM

Noticia do grande choque, que teve a Guarnição do Presidio de Mazagam com os Mouros estuques, e de como alçou deles huma fatal Victoria no dia 3 de Fevereiro do anno de 1753, pp. 1-6.

IDEM

Relaçam do choque, que tiveram os Cavalleiros da Praça de Mazagão com os mouros de Aducala, e Azamor, em 7 de Dezembro de 1751, Lisboa, Jose da Sylva da Natividade, 1752. Escrita por Simão Correia de Mesquita, assistente na mesma Praça, que dedica, e consagra ao Illustrissimo, e Reverendissimo Senhor D. Luís da Cunha, prelado da Santa Igreja de Lisboa, pp. 1-12.

IDEM

Relaçam do grande, e admiravel choque, que teve a Guarnição do Presidio de Mazagam, em 28 de Outubro próximo passado com os Mouros da sua fronteira. Dada ao publico em 16 de Abril de 1755, pp. 1-8.

IDEM

Relação do grande combate, e fatal peleja, que agora proximadamente tiveram os Soldados, e Cavalleiros da Praça de Mazagão, com os Mouros de Azamor, e Maquinez, Lisboa, Na Officina de Manoel Soares, Anno de 1752, pp. 1-13.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo

Nomeação dos officiaes de Marinha para embarcarem na Armada Real em Março de 1793.

OLIVEIRA, Fernando de

Arte da Guerra no Mar, Lisboa, Marinha – Comissão Permanente de Acção Cultural, 1983.

SOUSA, D. António Caetano de

Memorias Históricas e Genealógicas dos Grandes de Portugal, que Contém a Origem, e Antiguidade de suas Famílias: os Efstados, e os Nomes dos que actualmente vivem, Fuas Arvores de Cofrado, as alianças das Cafas, os Escudos de Armas, que lhes competem até o anno de 1742, Lisboa, Officina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1742, pp. 32-34.

TISSOT, Samuel Auguste André David

De variaolis, apoplexia, et hydrope, Lausannae, sumptibus Francisi Grasset, 1765.

TRIZOL, Giuseppe Colimbo

Noticia do grande combate que as nãos de guarda costa de Malta tiverão com cinco navios mouros no dia de Junho do presente anno de 1763 junto do Estreito de Gibraltar.

VALENSI, Lucete

Le Maghreb avant la prise d' alger (1780-1830), Paris, Flammarion, 1969.

Visconde de Morogues

Tactique Navale, au Traité des Évolutions et Des Signaux, Amsterdam, Marc Michel Rey, 1764.

WEINHOLTZ, Christiano Frederico de

Tactica Naval ou Evoluções e Ordens de Huma Armada Tyrada dos Melhores Autores Modernos, Lisboa, ms. dos reservados da Biblioteca do Museu de Marinha, 1774.

FONTES ICONOGRÁFICAS

www.luventicus.org/mapas/espanacomunidades/cantabria.html. Região da Cantábria. [consultado a 28 de Junho de 2011].

www.zazzle.pt/crista_da_familia_de_esquivel_cartao_postal-239004638443827396. Braço do apelido Esquível. [consultado a 13 de Setembro de 2011].

<http://maps.google.pt/> Vista aérea da área do Cabo de Santo Agostinho. [consultado a 1 de Setembro de 2011].

www.portugalweb.net/portugalnomundo/africa/marroc/mazagao.asp. A cidade de Mazagão. [consultado a 3 de Março de 2011].

www.portugalweb.net/portugalnomundo/africa/marroc/mazagao.asp Praça de Mazagão em 1611. [consultado a 3 de Março de 2011].

II. BIBLIOGRAFIA

OBRAS DE REFERÊNCIA

AFONSO, Jorge

Portugal e o Magrebe nos finais do Antigo Regime, Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1998. Exemplar policopiado.

ARAÚJO, José Goes de

Naufrágios e afundamentos na costa brasileira, Salvador, Empresa Gráfica da Bahia, 2003.

AZEVEDO, João Lúcio de

O Marquês de Pombal e a sua época, Lisboa, Clássica Editora, 1999.

AZCARRGA Y BUSTAMANTE, J

El curso Marítimo (concepto, justificación e historia), Madrid, [s.n.], 1950, pp. 131-132.

BAPTISTA, António Henriques Cabaça

O ressurgimento da marinha portuguesa no último quartel do século XVIII, Lisboa, Tese de Licenciatura apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1957. Exemplar policopiado.

BARBOSA, L. de Vilhena

Cidades e Villas da Monarchia Portugueza, Vol. III, [s.l.], [s.n.], 1860.

BARRETO, ANTÓNIO

O Marquês de Pombal: catálogo bibliográfico e iconográfico, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1982.

BOXER, Charles R.

O Império Marítimo Português 1415-1825, Lisboa, Edições 70, 1942.

BRAZÃO, Eduardo

Portugal e a Santa Sé, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1976.

BRUCE, Robert; DICKIE, Iain; KILEY, Kevin; PAVKOVIC, Michael e SCHNEID, Frederick

Fighting Techniques of the Napoleonic Age, 1792-1815, London, Amber Books, 2008.

CARDOSO, José Luís

O Pensamento Económico em Portugal nos Finais do Século XVIII (1780-1808), Lisboa, Estampa, 1989.

CARVALHO, Rómulo

História da fundação do colégio real dos nobres de Lisboa, Coimbra, Atlântida, 1959.

CASTRO, Armando

As doutrinas económicas em Portugal, na expansão e na decadência (séculos XVI a XVIII), Lisboa, Bertrand, 1978.

CENCILIO DE PINEDA, Manuel

El Brigadier Conde de Argelejo y su expedición militar a Fernando Poo em 1788, Madrid, CSCIS, I. E. A., 1948, pp. 51-53.

CHAUNU, P.

A Civilização da Europa das Luzes, Lisboa, [s.n.], 1995.

COELHO, José Maria Latino

História Política e Militar de Portugal, Vol. 2, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874, p. 254.

COINDREAU, Roger

Les corsaires de Salé, Institut des Hautes Etudes Marocaines, Paris, [s.n.], 1948.

COSME, João,

A guarnição de Safim em 1511, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2004.

CRUZ, Maria Augusta de Abreu Lima

Os portugueses em Azamor: 1513-1541, Lisboa, [s.n.], 1967.

DEANE, P.

A Revolução Industrial, Rio de Janeiro, [s.n.], 1977.

DINIS, Carlos L. S.

Quadros da marinha no século dezoito, [s.n.], [s.l.], 1905.

ESPARTEIRO, António Marques

Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910), Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.

IDEM

Causas da decadência e ressurgimento da marinha portuguesa, Lisboa, Separata dos Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, 1932.

IDEM

“Decadência e ressurgimento da Marinha”, *Anais do Clube Militar Naval*, [s.l.], [s.n.], 1940.

IDEM

Heróis do Mar, Lisboa, [s.n.], 1954.

IDEM

Portugal no Mar (1608-1923), Lisboa, [s.n.], 1954.

IDEM

“Ramires Esquível derrota no mar de Pernambuco uma esquadra Holandesa (1650)”, Lisboa, Separata da revista *Ocidente*, Volume LXXX, 1971, pp. 130-132.

FARINHA, António Dias

História de Mazagão durante o período filipino, Lisboa, IN-CM, 1970.

FALCON, Francisco C.

A época Pombalina: política económica e monarquia ilustrada, São Paulo, Ática, 1982.

FÉRNANDEZ DURO, C.

La Armada española desde los tiempos de la unión de los reinos de Castilla y León, Vol. VIII, Madrid, [s.n.], 1973, pp. 340-348.

FERREIRA, Ana Maria Pereira

O essencial sobre o corso e a pirataria, Lisboa, IN-CM, 1985.

FONSECA, Alexandre da

A marinha no reinado de D. João V, Lisboa, Academia da Marinha, 1998.

FONSECA, Luís Adão da

Navegación y Corso en el Mediterraneo Occidental. Los Portugueses a Medios del Siglo XV, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra S.A., 1978.

FONSECA, Quirino da

Os Portugueses no Mar – Memórias Arqueológicas das Naus de Portugal, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 1989.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria F. e GOUVÊA, Maria de F.

O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII), Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

FREMONT-BARNES, GREGORY

The Wars of the Barbary Pirates To The Shores of Tripoli: The Birth of the US Navy and Marines, [s.l.], [s.n.], [s.d.], pp. 20-26.

GARDINER, Robert

Warships of the Napoleonic Era, London, Chatham Publishing, 1999.

IDEM

Frigates of the Napoleonic Era, Annapolis, Naval Institute Press, 2006.

GOSSE, Philip

Los corsarios Berberiscos. Los Piratas del Norte. (Historia de la Piratería), Buenos Aires, Espasa-Calpe Argentina, 1947.

GREENHALGH, Juvenal

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História, 1763-1822, Rio de Janeiro, A Noite, 1951.

GUEDES, Armando Marques

A aliança inglesa (1383-1943), Lisboa, Editorial Enciclopédia Lda, 1943.

GUEDES, M. J.

Guerras holandesas no mar: história naval brasileira, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1993, pp. 118-124.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa

O Grande Livro da Pirataria e do Corso, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, pp. 201-236.

HUTTER, Lucy Maffei

Navegação nos Séculos XVII e XVIII, São Paulo, Edusp, 2005.

IRIA, Alberto

O Algarve e os Descobrimentos, Reprodução fac-similada, Vol. II, tomo I, Lisboa. Instituto Nacional de Investigação, 1988.

IRELAND, Bernard

Navios de Guerra: da vela à era nuclear, Rio de Janeiro, Ao Livro Técnico S/A, 1978.

JESUS, Fr. Rafael de

Monarchia Lusitana. Parte Sétima, 2ª Edição, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1985.

JUNIOR, Abílio Cruz

A política naval na segunda metade do século XVIII, Lisboa, Academia da Marinha, 1999.

IDEM

O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII: ensaio, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 2002.

LIGHT, Kenneth H.

A viagem marítima da família real: a transferência da corte portuguesa para o Brasil, Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2008.

LOPES, David

A Expansão Portuguesa em Marrocos, Lisboa, Teorema, 1989.

LOPES, Thoríbio

Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e sua História, Belém, [s.n.], 1945.

MACEDO, Jorge Borges de

A situação Económica no Tempo de Pombal, Lisboa, Moraes, 1982.

IDEM

A situação económica no tempo de Pombal: alguns aspectos, Lisboa, Gradiva, 1989.

IDEM

O Bloqueio Continental. Economia e Guerra Peninsular, Lisboa, Delfos, 1962.

MARTINS, J. P. Oliveira

Portugal e Marrocos no século XVIII, Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1937, pp. 34-35 e 59-68.

MODELSKI, George; e THOMPSON, William R.

Seapower in Global Politics, 1494-1993, Houdmills and London, The Macmillan Press, 1988.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino

A evolução do pensamento naval Português, Lisboa, Academia da Marinha, 1973.

IDEM

Batalhas e combates da Marinha de Guerra portuguesa, Vol. VIII, Lisboa, Sá da Costa, 1996.

IDEM

O poder naval português esse desconhecido, Lisboa, Academia de Marinha, 1990.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo

O Crepúsculo dos Grandes. A casa e o património da aristocracia em Portugal (1750-1832), Lisboa, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1998, pp. 17-47.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo; CUNHA, Mafalda Soares da; CARDIM, Pedro; COSTA, Fernando Dores da; SUBTIL, José Manuel; FELISMINO, David

Elites Portuguesas do Antigo Regime, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2005.

NORTON, Manuel Artur,

A heráldica em Portugal, Lisboa, Dislivro Historica, 2006.

PARADIS, Venture de

Tunis et Argel au XVIIIe siècle. Mémoires et observations rassemblés et présentés par Joseph Cuoq. Sindbad, Paris [s.n.], 1983.

PEREIRA, José António Rodrigues

Campanhas Navais. A marinha portuguesa na época de Napoleão. 1793-1807, Vol. I – A Armada e a Europa, Lisboa, Tribuna da História, 2005, pp. 12-19, 30-32, 41-52, 76-79.

PEREIRA, José Esteves

O Pensamento Político em Portugal no século XVIII: António Ribeiro dos Santos, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2005.

PEREIRA, José Maria Dantas

Noções de Legislação Naval Portuguesa até ao ano de 1820, Lisboa, Imprensa Régia, 1824.

PEREIRA, P. Nunes

Piratas e corsários nas ilhas Adjacentes, Funchal, [s.n.], 1975.

PERES, Damião

Viagens e Naufrágios Célebres dos Séculos XVI, XVII, XVIII, 4 vol., Porto, F. Machado, 1937-1938.

OCAÑA TORRES, Mario Luis

El curso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802), Algeciras, Instituto de Estudiosos Campogibraltareses, 1993.

O'NEIL, Thomas

A viagem da Família Real portuguesa para o Brasil, Rio de Janeiro, José Olympio, 2007.

OLIVEIRA, João Brás de

A Marinha Portuguesa no Tempo dos Franceses, Lisboa, Clube Militar Naval, 1909.

OLIVEIRA, Joaquim da Mata

O poder marítimo na guerra peninsular, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1914.

QUINTELA, Inácio da Costa

Annaes da Marinha Portuguesa, Lisboa, Ministério de Marinha, 1975.

REIS, Maria Emília Conceição

A Pirataria Argelina na Ericeira do Século XVIII, Ericeira, Mar de Letras, 1998.

REGO. A. da Silva

O ultramar português no século XVIII: 1700-1833, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1970

RIBEIRO, Orlando

Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986.

RICARD, Robert

Mazagan et le Maroc sous le règne du sultan Moulay Zidan (1608-1627), d'après le "Discurso" de Gonçalo Coutinho, gouverneur de Mazagan (1629), Paris, Paul Geuthner, 1956, pp. 19-26.

RUDÉ, G.

A Europa no Século XVIII: a Aristocracia e o Desafio Burguês, Lisboa, [s.n.], 1988.

SALGADO, Augusto

Os navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português 1574-1592, Lisboa, Editora Prefácio, 2004, pp. 124-126.

SANTO, Gabriel Espírito

A Grande Estratégia de Portugal na Restauração (1640-1668), Lisboa, Caleidoscópio, 2009.

SANTOS, Nuno Valdez dos

Os Regimentos Navais do Marquês de Pombal, Lisboa, Academia da Marinha, 1992.

SÉRGIO, António

Naufrágios e Combates no Mar, Lisboa: Editorial Sul, 1958.

SILVA, Alcindo Ferreira da

A Marinha Portuguesa no Tempo do Marquês de Pombal, [s.l.], Anais do Clube Militar Naval, 1983.

SILVA, Rogério Castro

Arte Naval Moderna, Lisboa, [s.n.], 1942.

SOARES, Joaquim Pedro Celestino

Quadros Navais, Lisboa, Ministério da Marinha, 1942.

SOLA, Emilio

Argélia, entre el desierto y el mar, Madrid, MAPFRE, 1993.

TELO, António José

Homens e doutrinas e organização. 1824-1974, tomo I, Lisboa, Academia da Marinha, 1999, pp. 1-15.

TORRES DELGADO, Cristobal

El Mediterraneo Nazari: diplomacia y pirateria. Siglo XIII-XIV. Cuadernos de estudios medievales., N.º IV_V, Granada, Universidad de Granada, 1976-77.

OBRAS GERAIS

AFONSO, Jorge

“A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino”, Francisco Contente Domingues e Jorge Semedo de Matos, org., *A guerra naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 2003, pp. 187-227.

ALBUQUERQUE, Luís de

"A Pirataria no Índico em Meados do Século XVI", Vértice, Coimbra, 1976, vol. XXXVI, 198-210 (reed. in Estudos de História, vol. V, Coimbra: BGUC, 1977, 278-300), pp. 198-210.

IDEM

"Nota Sobre as Navegações de Descobrimento e Navegação Corsária no Século XV", *O Instituto*, Coimbra, 1961, Número Comemorativo do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, pp. 53-77.

ALMEIDA, António Lopes Costa e

Reportório Remissivo de Legislação de Marinha e Ultramar, Lisboa, [s.n.], 1856.

CARPANETTO, Dino; GUERCI, Luciano; JACOB, Margaret Candee; SHAW, Stanford J.; BALLHATCHTET, K.A. e PASTINE, Dino

“A nobreza” *História Universal – O Século das Luzes*, vol. 10, Espanha, Mateu Cromo Artes Gráficas, SA, 2005, p. 603-618.

CASTAÑEDA DELGADO, Paulino; CUESTA, Mariano; HERNADEZ, Pilar

Transcription, estudio y notas del Espejo de Navegantes de Alonso de Chaves, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983.

COELHO, M. Ernestina L. de Castro Antas

Subsídios para a História da Marinha Portuguesa e do Corso desde o Século IX-XVI, Coimbra, [s.n.], 1958.

COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa

Textos políticos e financeiros: 1783-1811, Lisboa, Banco de Portugal, 1993.

COUTO, Jorge

“D. João V”, *História de Portugal*, Vol. II, *Portugal Absolutista*, dir. João Medina, Lisboa, Ediclube, 1993, pp. 119-164.

DÍAZ BORRAS, Andrés; TRENCHS ODENA, José

“Pirateria y Dret Português: El Ocaso Lusitano en Valencia Durante la Transición del Mediterráneo al Atlántico”, *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a Sua Época*, Vol. III – Economia e Comércio Marítimo, Porto, Universidade do Porto – CNCDP, 1989, pp. 405-426.

ESPARTEIRO, António Marques

Dicionário Ilustrado de Marinha, Clássica Editora, Lisboa, 2001.

IDEM

Três Séculos no Mar (1640-1910), II Parte – *Naus e Navetas (1700-1737)*, Lisboa, Coleção Estudos, 1976.

FARINHA, António Dias

“O declínio da política africana: de Alcácer Quibir ao abandono de Mazagão”, *Portugal no Mundo*, Vol. I, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp. 125-136.

FERREIRA, Ana Maria Pereira

"O Corso Francês e o Comércio entre Portugal e as Canárias no Século XVI (1521-1537)", *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira, Funchal*, CNCDP, 1990, p. 727.

IDEM

"A Madeira, o Comércio e o Corso Francês na Primeira Metade do Século XVI (1513-1538)", *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira (Funchal, 1986)*, vol. I, Funchal, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração - DRAC, 1989, pp. 481-497.

FERREIRA, Maria Emília Cordeiro

"Bloqueio Continental", *Dicionário de História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992.

FIGANIER, Joaquim

História de Santa Cruz do Cabo de Gué: Agadir, 1505-1541, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945.

FISHER, H. E. S.

De Methuen a Pombal: o comércio anglo-português de 1700 a 1770, Lisboa, Gradiva, 1984.

FRAZÃO, Fernanda

"Lenda de Gaia", *Lendas Portuguesas*, Vol. I – Lendas Nortenhas, Lisboa, Multilar, 1988, pp. 121-134.

GODINHO, Rui Landeiro

"A Armada do estreito de Gibraltar no século XVI", Francisco Contente Domingues e Jorge Semedo de Matos, org., *A guerra naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 2003, pp. 117-137.

GODINHO, Vitorino Magalhães

“As Incidências da Pirataria e da Concorrência na Economia Marítima Portuguesa no Século XVI”, *Ensaios*, Vol. II, Lisboa, Sá da Costa, 1978, pp. 181-203.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa

"Tráficos Ilegais, Corso e Pirataria no Atlântico e no Índico", ALBUQUERQUE, Luís de (ed.), *Portugal no Mundo*, vol. IV, Lisboa: Alfa, 1990, pp. 295-308.

HESPANHA, António Manuel

“O Antigo Regime”, *História de Portugal*, Coordenação de António Manuel Hespanha, Volume VI, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.

LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente

Dicionário da linguagem de Marinha Antiga e Actual, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.

MARTINS, J. P. Oliveira

"A Liberdade do Corso", *Portugal nos Mares*, reed., vol. I, Lisboa: Ulmeiro, 1984, 51-58.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo

“O tempo de Pombal (1750-1777)”, *História de Portugal*, Coordenação de Rui Ramos, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.

IDEM

“O Antigo Regime (Século XVIII)”, in *História de Portugal*, Coordenação de Rui Ramos, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.

PALMA-FERREIRA, João

Naufrações, Viagens, Fantasias & Batalhas, Lisboa, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1980.

PASSOS, Carlos de

"Navegação Portuguesa dos Séculos XVI e XVII. Naufrágios Inéditos. Novos Subsídios para a História Trágico-Marítima de Portugal", *Biblos*, Coimbra: FLUC, 1928, vol. IV, 224-250.

PEREIRA, José António Rodrigues

"A Marinha de Guerra Portuguesa nos Finais do século XVIII", *A Guerra Peninsular. Perspectivas multidisciplinares*, [s.l.], Congresso Internacional e Interdisciplinar evocativo da Guerra Peninsular, [s.d.].

RAU, Virgínia

"Rumos e Vicissitudes do Comércio do Sal Português nos séculos XIV a XVIII", *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, III série, nº 7, 1993, pp 5-27.

RESENDE, Vasco

"Os portugueses em Marrocos e a guerra no mar no princípio do século XVI", Francisco Contente Domingues e Jorge Semedo de Matos, org. *A guerra naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 2003, pp. 101-115.

RICARD, Robert,

"Azamor", *Dicionário de História de Portugal*, Volume I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 262-263.

IDEM

"Duquela", Joel Serrão (dir), *Dicionário de História de Portugal*, Volume II, Porto, Figueirinhas, 1985, p. 344.

IDEM

"Safim", *Dicionário de História de Portugal*, Volume 3, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, p. 715.

SELVAGEM, Carlos

Portugal Militar, desde as origens do Estado Portucalense até o fim da Dinastia de Bragança, Lisboa, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1999.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo

História de Portugal: A restauração e a Monarquia Absoluta (1640-1750), Volume V, Lisboa, Editorial Verbo, 1982.

SILVA, Francisco Ribeiro da

"Portugal e o Corso no Atlântico Norte na Segunda Metade do Século XV. Alguns Aspectos", *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época (Porto, 1988)*, vol. III (Economia e Comércio Marítimo), Porto: Universidade do Porto - CNCDP, 1989, pp. 541-550.

GENEALOGIAS

AFONSO, Domingos de Araújo, VALDEZ, Rui Dique Travassos, MACHADO, José de Sousa,

Livro de Ouro da Nobreza: Apostilas à Resenha das Famílias Titulares do Reino de Portugal, Lisboa, 3 Tomos, Braga, Tipografia da «Pax», 1932-1934.

FARIA, Manuel Severim de

Famílias Nobres de Portugal, [.s.l.], [s.n.], 1649.

GAYO, Manuel José da Costa Felgueiras,

Nobiliário de Famílias de Portugal, 12 Vols., Braga, edição de Carvalhos de Basto, 1992.

MORAIS, Cristóvão Alão de,

Pedatura Lusitana. Nobiliário de Famílias de Portugal, 12 Vols., 6 Tomos, Porto, Livraria Fernando Machado, 1944- 1948.

SAMPAYO, António de Vilas Boas e

Nobiliarchia Portuguesa, Tratado da Nobreza Hereditária e Política, Lisboa, 1725.

SOUSA, Manuel de

As Origens dos Apelidos das Famílias Portuguesas, Mem Martins, SporPress, 2001, pp. 100-104.

SOUSA, D. António Caetano de,

História Genealógica da Casa Real Portuguesa, 12 Tomos e 1 Tomo de Índices, Coimbra, Atlântida Editora, 1946-55 [1ª Ed., Lisboa Occidental, Off. Joseph António da Sylva, 1735 – 1748].

IDEM

Memórias Históricas e Genealógicas dos Grandes de Portugal, que Contém a Origem, e Antiguidade de suas Familias: os Eftados, e os Nomes dos que actualmente vivem, Fuas Arvores de Coftado, as alianças das Cafas, os Escudos de Armas, que lhes competem até o anno de 1742, Lisboa, Officina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1742.

ZUQUETE, Afonso Eduardo Martins, (Dir.),

Nobreza de Portugal e Brasil, Lisboa, Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, 1960 – 1989.

OBRAS ESPECÍFICAS

ALBERTO, Edite

“Trinitários”, *Dicionário de História Religiosa de Portugal*, Volume 4, Lisboa, Círculo de Leitores, 2001, pp.305-307.

AMADO, José Carlos

Martinho de Melo e Castro, Lisboa, Academia de Geografia de Lisboa, 1985, pp. 141-150.

BLACK, J.

La Europa del siglo XVIII, Madrid, [s.n.], 1998.

BONO, Salvatore

Les Corsaires en Méditerranée, Paris, Éditions Paris-Méditerranée, 1998.

CABRAL, L.

Economia industrial, Madrid, [s.n.], 1997.

DOMINGUES, Francisco Contente

“Fernando Oliveira e o primeiro tratado português de arquitectura naval – A *Arte da Guerra no Mar*”, *Os Navios do Mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História – Universidade de Lisboa, 2004, pp. 58-63.

ESPARTEIRO, António Marques

“Coração de Jesus, Maria I”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, pp. 132-144.

IDEM

“Nossa Senhora de Belém e S. José”, *Três Século no Mar (1640-1910)*, II Parte – Naus e Navetas, Vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, pp. 24-40.

IDEM

“Nossa Senhora do Bom Sucesso”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, pp. 7-24.

IDEM

“Nossa Senhora da Conceição”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, pp. 82-112.

IDEM

“Nossa Senhora dos Prazeres”, *Três Séculos no Mar (1640-1910) – II Parte (Naus e Navetas)*, vol. 5, Lisboa, Colecção Estudos, 1977, pp. 59-81.

IDEM

«Santo António e S. José», *Três Século no Mar (1640-1910)*, II Parte – Naus e Navetas, Vol. 4, Lisboa, Colecção Estudos, 1976, pp. 138-163.

HOBBSAWN, Eric

A Era das Revoluções, Lisboa, Editorial Presença, 2001.

HOF, U.

A Europa no Século das Luzes, Lisboa, [s.n.], 1995.

MAIA, Rosinho Morais Moniz da

Ramires Esquível. II Séculos de Mar e cinco gerações de marinheiros, Lisboa, - [s.n.], 2002, pp. 32-253.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo Freitas

D. José, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.

PEDREIRA, Jorge e COSTA, Fernando Dores

D. João V, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.

RAMOS, Luís de Oliveira

D. Maria I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2007.

REIS, Maria de Fátima

D. João V, o Magnânimo, Matosinhos, Edições e Conteúdos, 2009.

SÁ, Isabel dos Guimarães

“Misericórdias”, *Dicionário de História Religiosa de Portugal*, Volume3, Lisboa, Círculo de Leitores, 2001, pp. 200-202.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da

D. João V, Lisboa, Círculo de Leitores, 2009.

REFERÊNCIAS COMPUTURIZADAS

www.pt/PT/historia/Pages/ArtigoHistoriaEMA.aspx *Martinho de Melo e Castro, Secretário de Estado da Marinha e Ultramar (1770-1796)*. [consultado a 6 de Abril de 2011].

www.geneall.net *D. Rodrigo de Sousa Coutinho*. [consultado a 6 de Abril de 2011].

Anexo 1 – Lendas

“O brasão d’armas de Viseu compõe-se de um escudo coroadado, e nelle um castello de Prata em Campo Azul, e banhado por um rio. Tem de um lado do Castello a figura de um homem em trajos de peregrino, tocando uma bozina, e do outro lado um pinheiro. Achamo-lo ainda descripto por outro modo, consistindo a diferença em se achar sobre as ameias do Castelo o homem, que toca a bozina.

A lenda, que deu origem a este brasão, contou-a Garret na sua lyra de oiro. Posto que se fez popular essa linda poesia, que o nosso grande poeta intitulou – Miragaia – como poderá ser desconhecida para alguns dos nossos leitores, vamos referir a lenda sucintamente, e com a ingenuidade com que narra a tradição.

D. Ramiro II, rei das Astúrias e de Leão, que reinou desde o anno de Christo de 931 até o de 950, numa excursão que fez de Viseu, onde então residia, por terras de moiros, viu e enamorou-se da formosa Zahara, irmã de Alboazar, rei moiro, ou alcaide do Castello de Gaia sobre o rio Douro.

Recolheu-se D. Ramiro a Viseu com o coração tão captivo, e a razão tão perdida, que sem respeito aos laços, que o uniam a sua esposa D. Urraca, ou como outros lhe chamam D. Gaia, premeditou e executou o rapto de Zahara.

Em quanto o esposo infiel se esquecia de Deus e do mundo nos braços da moira gentil n’um palácio á beira mar, o vingativo irmão de Zahara affronta por affronta, veio de cilada, protegido pela escuridão de uma noite, assaltar e roubar nos seus próprios paços a rainha D. Gaia.

²⁹⁵ Atendendo à importância que a ortografia tem para os nossos estudos, é de notar em primeiro lugar que em citações e referências bibliográficas são respeitadas a ortografia, pontuação e estrutura do texto original em todos os aspectos. Isto inclui também a manutenção do til na vogal onde se encontra no original ou o frequente uso do apóstrofo a seguir a uma vogal maiúscula.

No que concerne às fontes manuscritas, isto quer dizer que também se escrevem juntas todas as palavras das quais se pode constatar nitidamente que o autor as escreveu juntas, independentemente das razões que o possam ter levado a fazê-lo. Em caso de manuscritos que, devido às características da letra manuscrita, não apresentam uma nítida separação das palavras supostas a serem separadas, procederemos à separação gráfica de todas as palavras que não sejam clíticas, em conformidade com textos impressos contemporâneos.

Visto que no século XVIII as abreviaturas ainda eram usuais, sobretudo em textos manuscritos mas também nos impressos (mesmo que não tenham tido o mesmo papel como na Idade Média), conservam-se quaisquer abreviaturas, sendo estas reproduzidas tal como se nos apresentaram na leitura do texto.

Dado que a nossa intenção é proceder da maneira mais fiel possível às transcrições de fontes manuscritas, mantemos a disposição dos textos originais. Somente é alterado o seguinte aspecto do manuscrito: frases que se encontravam noutra linha, passam a encontrar-se na mesma linha com a separação de / entre elas. Exemplo, em vez de:

*“O amor da patria, e maes ainda da glorea da minha Augusta Soberana, me não dis
penca oferecer a V.^a Ex.^a. os meus sentimentos sôbre huma materia que he propria da mi
nha proficção perdoando V.^a Ex.^a. este exceção pelo obgeto sublime que o promove, e da mes”;*
passa a estar: *“O amor da patria, e maes ainda da glorea da minha Augusta Soberana, me não dis/penca
oferecer a V.^a Ex.^a. os meus sentimentos sôbre huma materia que he propria da mi/nha proficção
perdoando V.^a Ex.^a. este exceção pelo obgeto sublime que o promove, e da mes”.*

No que respeita a paginação das obras utilizadas, usamos sempre a paginação oferecida no exemplar impresso ou no manuscrito. Neste sentido, se um manuscrito apresenta uma paginação relativa a cada página, as referências dizem respeito a estas. Em manuscritos sem paginação escrevemos no fim das mesmas essa mesma indicação.

A injúria vibra n' alma de Ramiro o ciúme e o desejo de vingança.

O ultrajado monarcha voa á cidade de Viseu escolhe os mais valentes d'entre os seus mais aguerridos soldados, e lá vae á sua frente a caminho do Douro.

Chegando á vista do Castello d'Alboazar, deixa a sua cohorte oculta n'um pinhal, e disfarçado em trajos de peregrino, dirige-se ao Castello, e por meio de um anel, que faz chegar ás mãos de D. Gaia lhe anuncia a sua vinda.

O peregrino é introduzido immediatamente á presença da rainha, que fica a sós com elle. Alboazar tinha ido para a caça. D. Ramiro atira para longe de si as vestes e as barbas que o desfiguravam, e corre a abraçar a esposa. Esta porém repelle-o indignada, e lança-lhe em rosto a sua traição.

No meio de um vivo dialogo de desculpas de uma parte, e de recreminações da outra, volta da caçada Aboazar.

D. Ramiro não pode fugir. Já se sentem na próxima sala os passos do noivo. A rainha, parecendo serenar-se, oculta o marido n'um armário, que na câmara havia. Mas apenas entrou Alboazar, ou fosse vencida d'amor por elle, ou cheia de ódio para com o esposo pela fé trahida, abre de par em par as portas do armário, e pede vingança ao moiro contra o christão traidor.

D'ahi a pouco era levado el-rei D. Ramiro a justiça sobre as ameias do Castello. Chegando ao lugar da execução pediu o infeliz, que lhe fosse permitido antes de morrer despedir-se dos sons accordes da sua bozina. Sendo-lhe concedida esta derradeira graça, D. Ramiro empunha o instrumento, e toca por tres vezes com todas as suas forças.

Era este o signal ajustado com os seus soldados, escondidos no próximo pinhal, para que, ouvindo-o, lhe acudissem apressadamente. Portanto n'um volver d'olhos foi o Castello cercado, combatido, tomado, e depois incendiado. A desprevenida guarnição foi passada a fio de espada, e Alboazar teve a morte dos valentes; expirou combatendo. E D. Gaia, como ao passar o Douro para a margem opposta, se lastimasse e mostrasse dor, vendo abrasar-se o Castelo foi vitima também do ciúme de D. Ramiro, que cego d'ira a fez debruçar sobre a borda do barco, cortando-lhe a cabeça de um golpe d'espada.

Á fortaleza em ruínas ficou o povo chamando o Castello de Gaia, e á margem do rio, onde aportou o barco de D. Ramiro, deu-lhe o nome de Miragaia, em memória d'aquelle fatal mirar da mísera raínha.

Tal a lenda que deu origem ao brasão de Viseu, em honra da parte que seus habitantes tomaram n'aquelle empresa. O Castello representa o D. Alboazar, o rio que tem por baixo o Douro, o peregrino D. Ramiro, e o pinheiro o bosque em que se escondeu a sua gente.

Usou a camara municipal d'este brasão até 6 d'Agosto de 1796, em que arderam os seus paços e a cadêa. Sendo necessário fazer novo estandarte, e novo sinete, resolveu deixar o antigo brasão adoptando o escudo das armas reaes. Não sabemos o motivo da mudança; mas supomos que seria por se julgar fabulosa a lenda. Todavia foi esta a razão, não a achamos boa, seja a lenda fabula ou história. Em qualquer caso tinha o primeiro escudo em seu favor os respeitos da antiguidade, e a vantagem de ter a cidade um brasão próprio seu.

A lenda por ser fabulosa, se-lo-há talvez em grande parte, mas não no todo. D. Ramiro II roubou a moira Zahara irmã ou filha d'Alboazar, a qual se fez christã, tomando no baptismo do nome de Artida, ou

Artiga. Repudiando a rainha D. Urraca, casou, segundo uns, ou viveu amancebado, segundo outros, com Zahara, de quem teve um filho, chamado D. Alboazar Ramires, que foi o primeiro fundador do mosteiro de Santo Thirso cinco leguas acima da cidade do Porto. (sic)²⁹⁶.

E também a,

Lenda de Gaia

“Esta velha lenda fui buscá-la aos antigos textos medievais portugueses. A versão, mais completa que dela vou dar, vem inserta no IV Livro de Linhagens, do século XIII ou XIV, mas a história passou-se alguns séculos antes, já que o rei Ramiro II, de Leão, e Alboazer Alboçadam viveram no século X. vamos pois conhecer esta história de honras e astúcias que já alguns séculos vem deliciando os homens que antes de nós chegaram.

O rei Ramiro II ouvira falar da formosura e bondade de uma moura de alta estirpe, irmã de Alboazer Alboçadam. Eram estes mouros filhos de D. Çadam Çada, bisneto do rei Aboali, que conquistara a terra de Espanha no tempo do rei Rodrigo. Alboazer Alboçadam era senhor de toda a terra desde Gaia até Santarém e manteve várias guerras com os cristãos, especialmente com o rei Ramiro.

Pelo muito amor que sentia pela moura, o rei Ramiro decidiu fazer as pazes com Alboazer e mandou dizer-lhe que desejava vê-lo a fim de cimentarem a amizade. Alboazer respondeu-lhe que tinha muito prazer nisso e que o esperava em Gaia.

Meteu-se o rei Ramiro a caminho de Gaia, em três galés com fidalgos, e chegando ao castelo do mouro, depois das saudações da chegada, pediu que lhe desse a irmã. Disse-lhe que a faria cristã e casaria com ela.

Alboazer respondeu-lhe, então:

– Tu tens mulher e filhos dela. És cristão!... Como podes casar duas vezes?

D. Ramiro admitiu que era verdade, mas, como era parente de D. Aldora, a Santa Igreja separá-los-ia facilmente. Alboazer, porem, jurou-lhe pela lei de Mafoma que não lhe daria a irmã nem que em troca ele lhe oferecesse todo o seu reino, até porque a tinha prometida ao Rei de Marrocos.

Vexado, o rei Ramiro não insistiu mais, parecendo ter-se encerrado o assunto. Contudo, como trazia consigo um grande astrólogo, chamado Amã, ordenou-lhe que estudasse os astros e a maneira de a poder raptar. Assim, em certa noite propícia, tirou-a donde estava e levou-a para as galés que estavam prestes para partir.

Entretanto, Alboazer dera por falta da irmã e, percebendo o que acontecera, correu até ao ancoradouro disposto a reavê-la. Foi tão feroz a batalha que ali se gerou entre mouros e cristãos que das gentes do rei Ramiro morreram vinte e dois senhores e muitos outros peões.

O resultado foi, porém, favorável ao cristão, que levou a moura para Leão, onde a baptizou. Deu-lhe o nome de Artiga, que tanto significava castigada e ensinada, como dotada de todos os bens.

Alboazer considerou-se muito ofendido pela atitude do rei Ramiro, que muito o desonrava, e tratou de pensar na melhor maneira de se vingar. Ouvindo dizer que a rainha D. Aldora, mulher do cristão, estava em determinada vila, aprestou as suas naus e outras velas o melhor que pôde e partiu para a

²⁹⁶ L. de Vilhena Barbosa, *Cidades e Villas da Monarchia Portugueza*, Vol. III, 1860, pp.187-190.

tal localidade. Utilizando técnicas de camuflagem, chegou encoberto à tal vila e raptou a Rainha, donas e donzelas, metendo-se nas naus de volta a Gaia, que nessa época tinha grandes edifícios e nobres paços.

Quando D. Ramiro teve novas deste rapto, ficou destrambelhado e diz-se que andou como louco uns doze dias. Recuperado, enfim, da sua insânia, mandou chamar seu filho Ordonho e muitos outros vassalos. Explicou-lhes vagamente ao que iam e que como não desejava levar peonagem teriam eles mesmo de remar, para o que deu o exemplo. Meteram-se em cinco galés e algumas galeotas e partiram.

Cerca de S. João de Furado, a que hoje chamam S. João da Foz, cobriu os barcos de panos verdes e entrou de mansinho na barra, sempre chegando ao arvoredado. No ancoradouro que melhor lhe pareceu, escondeu as galés sob as árvores e camuflou-as com ramagem. Até à noite mantiveram-se silenciosos e quedos e, quando pareceu a D. Ramiro ser chegada a hora, desembarcaram todos para receberem suas instruções. Como o infante D. Ordonho ficava por chefe do grupo, o Rei ordenou que se deitassem todos debaixo das árvores, o mais escondidamente que pudessem. Só dali abalariam quando ele fizesse soar o seu corno de caça e nessa altura deveriam então acorrer o mais depressa possível.

Vestiu-se como pedinte, escondendo debaixo dos trapos a espada, a loriga e o corno e dirigiu-se até uma fonte que ficava sob o Castelo de Gaia. Deste modo esperava ver a mulher, com quem queria aconselhar-se sobre a melhor maneira de se apoderar de Alboazer, dos filhos e de todos os habitantes do castelo, porque doutro modo era possível que Alboazer e os filhos escapassem. E, como era corajoso, punha neste feito todas as esperanças do sucesso. Mas as coisas por Deus pensadas são como Ele as quer e não como os homens as imaginam!... Assim, aconteceu que Alboazer Alboçadam andava a caçar em Alafões.

Pela manhã, uma serva da Rainha, chamada Perona e natural de França, foi à fonte, como de costume, buscar água para as mãos. Viu ali o Rei, mas não o reconheceu naqueles andrajos. Então, em árabe, ele pediu um pouco de água para beber, por amor de Deus, pois não conseguia levantar-se. Pegando numa caldeirinha que trazia, a rapariga encheu-a na fonte e entregou-a ao pedinte. Disfarçadamente, D. Ramiro meteu na boca meio camafeu, cuja outra metade estava com a Rainha, e ao beber a água deixou-o cair lá para dentro.

A serva partiu para o castelo, depois de encher de novo a caldeirinha, que levou a D. Aldora. Esta viu o camafeu e imediatamente o reconheceu. Perguntou à criada quem achara no caminho e ela respondeu que não vira ninguém. Sabendo que a rapariga mentia. A Rainha fez-lho notar e acrescentou que se ela falasse a recompensaria. Assim sendo, a serva confessou que encontrara na fonte um mouro doente e aflito que lhe pedira água para beber em nome de Deus, e que ela lhe dera. Aldora mandou-a procurar o homem e que o trouxesse encobertamente.

Partiu a criada para fonte, onde o homem continuava no mesmo sítio. Disse-lhe:

– Homem pobre, a Rainha, minha senhora, manda-vos chamar. Diz que é para vosso bem, pois mandará curar vossas feridas.

– Assim o mande Deus!... – respondeu o rei Ramiro, levantando-se e seguindo atrás dela.

Mal entrou pela porta da câmara da Rainha, esta reconheceu-o logo e perguntou:

– Rei Ramiro, que te traz aqui?

– O vosso amor.

– Vens para a morte!...

– Pequena maravilha, já que o faço por vosso amor!...

– Tu não me tens amor! Levaste daqui Artiga, que prezas mais do que a mim!

Agora vai-te para essa sala, que depois de despedir estas donas e donzelas irei ter contigo.

Mal o Rei entrou na grande sala abobadada ela fechou-lhe a porta com um cadeado.

Entretanto, Alboazer voltou da montaria e foi ver D. Aldora, que imediatamente lhe perguntou:

– Se aqui tivesses o rei Ramiro, que lhe farias?

– O que ele me faria a mim: matá-lo com grandes tormentos!

E o rei Ramiro a ouvir tudo.

– Pois, senhor, aqui o tens fechado nesta sala. Podes vingar-te dele à tua vontade!

Percebendo que tinha sido enganado pela sua mulher, o rei Ramiro viu que já só dali sairia com alguma artimanha. E achando que era altura de se socorrer da sua esperteza, disse em voz bem alta:

– Alboazer Alboçadam, sei que errei contigo, mostrando amizade levando-te de casa a tua irmã, que não era da minha religião. Confessei-me deste pecado ao meu abade e ele ordenou-me que, como penitencia, aqui viesse humildemente para que me matasses ante todos os da tua família a quem roubei a honra. A minha morte deve ser pública para a minha desonra e, como o meu pecado foi conhecido em tantas terras, deverei fazer soar o meu corno para que todas as tuas gentes tenham conhecimento do meu arrependimento. Chama todos os teus e o teu povo desta vila. Mete-me no terreiro e eu tocarei o corno até que a alma me saia do corpo e assim me possa salvar. Não me negues este pedido, pois, pela tua lei, deves salvar as almas de todas as outras religiões, se te for possível!

O rei Ramiro disse estas coisas para ver se conseguia fazer chegar até ali o filho e os fidalgos que estavam no rio, mas Alboazer, depois de pensar no que acabara de ouvir, encheu-se de piedade e disse para a Rainha:

– Este homem está arrependido do seu pecado. Mais errei eu com ele do que ele comigo!... Mal seria se o matasse, já que se pôs sob o meu poder!

– Alboazer Alboçadam, fraco de coração! Eu sei quem é o rei Ramiro! E tenho a certeza que se o salvares da morte não lhe escaparás, porque ele é astucioso e vingativo. Não ouviste dizer como cegou Ordonho, o seu irmão mais velho, para lhe tirar o reino? Não te lembras já das batalhas que com ele travaste e dos homens que te matou? Já te esqueceu o que fez à tua irmã e por que razão me trouxeste tu para aqui na maior desonra que pode acontecer a um cristão? Se não te vingares agora, não mereces viver! Se o fizeres por salvação da tua alma, salva será já, que ele é homem doutra lei e é contrário à tua. Mata-o como te pede, já que para isso vem aconselhado pelo seu abade. Cometerás um grande pecado se o obrigares a quebrar a jura que fez!

Silenciosamente Alboazer olhou a Rainha enquanto pensava no recato do seu coração:

«Infeliz é o homem que se fia numa mulher. Ela é sua mulher legítima, tem infantes e infantas dele e, contudo, deseja-lhe uma morte desonrada. Nada lhe devo a ela pelo que fiz: afastá-la-ei de mim!»

No entanto, concordando como o que a Rainha lhe dizia sobre a astúcia e espírito vingativo do rei Ramiro, teve medo do que lhe aconteceria caso o não matasse. Por isso, mandou reunir toda a sua gente e disse então ao rei Ramiro:

– Ao vir aqui fizeste uma grande loucura, já que nos teus paços poderias ter cumprido a penitência. Mas como sei que se me tivesses em teu poder, eu não escaparia à morte, quero cumprir o que me pedes para salvação da tua alma.

Mandou que o levassem para o terreiro e o pusessem sobre um padrão que lá havia, ordenando-lhe, então, que tocasse o corno até expirar.

Antes porém, o rei Ramiro pediu a Alboazer que fizessem estarem presentes a Rainha, as donas e donzelas, assim como todos os seus filhos, parentes e cidadãos de Gaia. Aquiescendo, o mouro chamou toda a gente e o Rei desatou então a tocar o corno com todo o seu fôlego, para que os seus o ouvissem bem, lá para os lados do rio.

O infante D. Ordonho, quando ouviu o corno, correu o mais depressa possível com todos os seus vassalos, e entrou pela porta do terreiro que, inadvertidamente, estava escancarada.

O rei Ramiro desceu rapidamente do padrão e indo ter com o infante, disse-lhe:

– Meu filho, que nem a vossa mãe morra, nem as donas e donzelas que com ela vieram sofram qualquer dano! Dona Aldora outra morte merece!

Desembainhando a espada, desferiu um tão rude golpe em Alboazer que o fendeu da cabeça até aos peitos. Além deste morreram todos os mouros e mouras que estavam no terreiro, incluindo quatro filhos e três filhas de Alboazer. Quanto à vila de Gaia, não ficou pedra sobre pedra.

Finda a batalha, D. Ramiro pegou na mulher, nas outras donas e donzelas e em tudo o que pôde carregar de tesouros da vila e levou para as galés. Em seguida, reuniu o filho e os vassalos para lhes contar o procedimento da Rainha, à qual poupou a vida para lhe fazer mais crua justiça quando chegasse à sua terra. Ante aquele relato, todos ficaram espantados por tamanha maldade ser possível numa mulher e a D. Ordonho saltaram-lhe as lágrimas dos olhos enquanto dizia a seu pai:

– Senhor, a mim não me cabe falar nisto, pois que é minha mãe. Contudo, fiz o que deveis pela vossa honra!

Entraram então nas galés e navegaram até à Foz de Âncora, onde pararam para descansar. Alguém veio avisar D. Ramiro de que a Rainha chorava e ele decidiu que fossem vê-la.

– Porque chorais?

– Porque mataste aquele mouro que era bem melhor que tu!

Então o infante exclamou para o pai:

– Isto é o demo! Cuidado, meu pai, ou ainda vos fugirá!

O rei, temendo que o infante tivesse razão, mandou amarrar uma mó ao pescoço da Rainha e atirou-a ao mar. E, desde então, chama àquele lugar Foz de Âncora, assim como ficaram chamando Montedor ao local onde Alboazer foi assassinado pelo feroz rei Ramiro.

Diz a lenda que por este pecado que o infante D. Ordonho cometeu contra sua mãe, foi deserdado do reino de Castela.

Entretanto, o rei Ramiro voltou para Leão, onde contou todas as maldades da rainha Aldora. Pretendendo casar com Artiga, que era de alta linhagem, mandou consultar o astrólogo Amã, e como este dissesse que ela era uma pedra preciosa entre as mulheres do seu tempo, foi muito louvada a pretensão do

rei. Disse ainda, o grande Amã, e acertadamente como depois se viu, que Artiga havia de ser muito boa cristã e que dela nasceriam gerações de homens bons e de grandes e corajosos feitos²⁹⁷.

Anexo 2

“Meu pai estimarei que V. Ex^a tenha passado bem e todos os Manos que é a maior satisfação que posso ter neste presidio eu tenho passado o melhor que é possível pelo que respeita a minha saúde, que enquanto o mais pode V. Ex^a imaginar como pode passar um Escravo não obstante estar em casa do cônsul da Holanda que me trata muito bem; Agora vou contar a V. Ex^a o que me aconteceu desde o dia 8 de Maio até á data desta, também como escapei de me matarem no referido dia 8 depois de já estarem senhores da Fragata os Argelinos com gente já quási toda na coberta que só restava em cima eu e o primeiro Tenente João Afonso Neto e alguns marinheiros mas também já encurralados de baixo do Castelo, e como alguns destes marinheiros quizessem sair de baixo do Castelo os mataram e ao Tenente que também quis sair para ir para a coberta lhe feriram bastantemente. E os Mouros faziam isto porque pensavam que queriamos resistir ainda, mas eu vendo isto apróximei-me de dois Mouros e botei á sua vista a espada fora e disse lhe que estava rendido suposto que me não entendiam, pegaram logo em mim tiraram-me a farda, colete e lenço do pescoço abotaram-me por a escotilha da Proa abaixo e imediatamente nos passaram para bordo da Fragata Argelina e aí então é que me puzeram inteiramente nu. Deram-me umas poças de atachadas para ir mais depressa para o Porão, mas passado coisa de uma hora apartaram os Oficiais de Marinha sem mais nada vestir de comer como já disse a V. Ex^a numa carta que lhe escrevi que era azeitonas podres biscoito negro a dia sim e outro não; alimpadura de trigo cosido, este flagelo durou oito dias que no fim destes chegámos a Argel a donde fomos em procissão á presença do Racha, donde ele apartou 28 para si donde entraram todos os Oficiais, a Marinhagem mandou-os trabalhar para a sua quinta; aos Oficiais mandou reparti-los por a casa dos consulos, e aqui trazemos o pequeno ferro no pé para sinal de Escravo: o que nos vale não irmos trabalhar ao Arsenal são os muitos escravos que aqui há. Da Acção e do Estado da Fragata não conto nada porque V. Ex^as já sabem por as cartas que têm ido daqui. Estado isto contarei melhor se tiver a glória de ver V. Ex^a e todos os Manos e o que rogo a V. Ex^a. é que não esqueça deste seu Filho que tanto o ama e respeita.

Argel, 22 de Junho de 1802

Diogo Ramires Esquível²⁹⁸

Anexo 3

“Filho do meu coração há muito que não tenho noticias tuas e só as que há muito tempo me mandou o Consul de Gibraltar, mas mandou-me uma noticia que senti muito se assim fosse de que o actual Rei da Regencia de Argel não quer permitir resgate particular mas disto não tenho maior certeza;

²⁹⁷ Fernanda Frazão, *Lendas Portuguesas – Lendas Nortenhãs – Lenda de Gaia*, Vol. I, Lisboa, Multilar, 1988, pp.121-132.

²⁹⁸ Rosinho Morais Moniz da Maia, *op.cit.*, p. 80.

aqui paguei uma pequena letra que se me apresentou tua e eu já mandei ao dito Consul cem duros e agora lhe mando mais cinquenta para se ir remetendo leva-os o Mano Bernardo que vai fazer o seu primeiro embarque na Nau Maria I, pelo Governo deste Reino se me participou que se tinham mandado três contos de reis para os cativos de Argel e que depois se haviam mandar outros três contos; cá não se tem cobrado coisa alguma do teu Soldo comodurias, nem tu tens mandado dizer se lá têm cobrado alguma coisa e até que tempo estás pago, aqui chegou do Rio de Janeiro teu Mano Manuel e todos aqui estão bons eu é que tenho estado doente, meu filho de teu Pai que muito te quer.

Lisboa, 25 de Janeiro de 1810²⁹⁹

Anexo 4 – O Estado e Necessidades Urgentes da Marinha de Guerra Portuguesa

O amor da patria, e maes ainda da glorea da minha Augusta Soberana, me não dis/penca oferecer a V.^a. Ex.^a. os meus sentimentos sôbre huma materia que he propria da mi/nha proficção perdoando V.^a. Ex.^a. este exceção pelo obgeto sublime que o promove, e da mes/ma forma em que eu principie este papel com algum ornato que pertence a politica, e não/as armas mas cada huma destas couzas he bem dependente da outra, as armas não po/dem vencer sem politica, nem a politica pode aproveitar sem as armas, isto mesmo conheceram já alguns dos nossos Embaixadores e ministros nas Côrtes queichando-se da deficul/dade de negociar quando se fala da parte de hum Principe que não tem força

Não ha nada mais mudavel que o systema das Monarquias, porque se estabelece no/estado actual em que as outras se achão, isto he aquelle systhema que muda, e que he varea/vel, e não o outro solido, e firme que serve de baze, e de Colunas que sustentão o Estado que cau/telas, ou que politica hera preciso até, que exercitar com a Russia, inconhecida athe a ma/ior parte dos Europeus, e agora se tem visto entrar em todos os portos as suas armadas, com/que difirentes olhos se não devia olhar para a Gran Bertanha, que chegando a ter o/Imperio do Mar se acha hoje em outro estado, a França que perdendo com o grande/Luís a sua Marinha, tem flutuado, sempre em baxa fortuna, athe que a mesma Ma/rinha restaurada após a vista dos nossos olhos na grande elevação em que se acha, ultima/mente que medidas bem deverças devemos nós tomar a respeito da Espanha, athe agora hera preciso ter hum grande exercito, hoje he neçecarea a Marinha, seja para nos aliar a esta/nação ou para nos defendermos dela pelas gandes forças de Mar com que se acha, o que nos/convence que cada sobrano deve fazer hum systhema particular para o seu Reijnado.

A uma Monarquia em systhema (...) empriender as couzas grandes somente por/que inda as não ouve não obstante reconhecerem-se precisas, sem procurar os meos de estabelecer huma prefeita economia, mais importante ainda sobre o emprego de/homens que na (...) dicção do (...) daes hir-se lá, a passo e passo (...) enfraquecendo de/forma que não / a protecção de algum Principe que infiel (...) estado he neçecareo dezenga (...) que huma naçan não protege outro pe

Página 1

²⁹⁹ *Id., ibid.*, pp. 81-82.

la sua utilidade, se por huma parte socorre por outra flagela, lezando a nos seus intere/ces tal foi sempre a procteção que a Gran Bertanha tem feito a Portugal, huma na/ção enfraquecida ninguem tem duvida insultala, logo querem preterir as leys/da politica e da humanidade, e quando esta recorre ao seu grande aliado ou protector/sempe a resposta he, que se acomode que não he tempo de questionar aquele ponto e esta/foi a que nos deu a Gran Bertanha, sobre as ultimas comtendas no Brazil com a Espa/nha, de que se segue que a maior glorea dos Principes he fazer se respeitar per si mesmo tendo aquela maior força que pode premetir o estado, que em Portugal não será/ igual à das Potencias da primeira ordem, mas podem ser tal que faça grande pezo na balança do equilibrio.

Da falta de economia no emprego dos homens he donde nos vem tôda a Ruina porque a/ella se segue precisamente a má distribuição dos cabedais, a dificuldade não conciste mais/que aquelles milloens de almas que pode sustentar o estado, nutrão perfeitamente todos os/corpos ou râmos do mesmo estado: Portugal sustenta três milloens de Almas que he em/que pouco mais, ou menos se avalia, e ainda que aplicando-lhe os meios poderia ser mais/povoado, não trato dessa materia, falo dos homens que tem, e que estes faltão em huma/parte e sobejão em outras, faltão naquele corpo que hade fazer o Respeito, e a defeza do/Reyno, e sobejão em outros que bem se manifesta o seu excecco, eu reparo que os estudantes do/meu Bairro quase todos andam de (...), o numero dos nossos ministros podião ademinis/trar a Justiça ao munodo inteiro e ainda assim toca mais de oitenta pertendentes a cada Lugar/vejace que de homens ficão aqui sem emprego, eu quizera que o primeiro obgeto dos codigos/fosse a diminuição dos magistrados, e do numero que se devia abilitar para estes empregos/e depois a brividade das contendas, que felix tempo hera aquele em que os contendores lova/vão, e verbalmente discidião as suas contendas aqueles homens cheios de rezas e de prudência, o/corpo dos vadios entre nós he munto grande, enfim a Patria sustenta a todos mas nem/todos sustentão a Patria.

Geralmente se dis com grande fundamento que Portugal deve (...) huma (...) Marinha/o grande comércio, e dilatadas (...) que tem ultramarinas que se

Página 2

não podem sustentar sem Marinha, alem de outras perdidas que se podião, restaurar/aproveitando a conjuntura, e que a Marinha nos serve para ofender, e defender de todas/as outras naçoens que não seja a confinante que he a Espanha, mas eu digo que para es/ta he que mais nos he nececarea a Marinha em que já levemente se tocou eu tenho para/mim (...) bons votos deste parecer que parecer que para nós nos defendermos da Espanha por terra/não he nececareo mais que hum bom corpo de Auxiliares, as ordenanças. E os paisanos/bem armados tendo sempre as muniçoens de Guerra, e armas prontas para lhes distri/buir tudo protegido por hum mediano Exercito bem disciplinado, e quando as sircons/tancias pedicem aumentar-se o Exercito, na mesma ocasião da Guerra se faz com grande/facilidade por que hum piqueno numero de Soldados novos se fazem em pouco tempo abe/is entre os veteranos, e não estar sustentado napás hum grande Exército desneceçareo:/A Espanha para nos enfraquecer e a Ruinar, não tendo nós Marinha como não temos/bastará fazermos por terra huma finta de Ataque, e que com as suas esquadras impedir nos os/Portos e o comercio e atacar o Brazil, e pela outra parte aliando-nos de boa fé com a Es/panha, que tem hoje perto de oitenta grandes Naus de Linha, e Fragatas correspondentes/tendo Portugal como podia ter ao menos a metade desta força, isto junto com a ventagem da/união dos Estados,

para mutuo socorro, a facilidade de se comunicarem as côrtes para/a combinação dos progetos a proximidade dos portos para a Reunião das Esquadras, e se/rem os dois soberanos senhores dos principais portos e costas do Oceano, e Mediterraneo, que tudo os faria respeitar de todas as mais naçoens, e naturalmente ficarião sempre de fora/das Guerras do Norte, com o seu comércio vantajoso e franco, e por fim serião os medeaneiros/da pas cuja aliança serve também para a tuta segurança d'America de huma, e outra nação, pello prompto socorro, e garantia que já entre estas mesmas naçoens se a/cha ajustada, mas sem Marinha, torno a repetir, nem a Espanha nos pode temer como inimigos, nem lhe podemos servir como aliados e athe como inimigos pode com/huma grande esquadra atacar este Porto sem grande risco.

(...) principal força de Portugal deve ser a Ma/rinha que está pedindo prompto (...) novas providencias, mas antes que (...)

Página 3

he necceçareo dizer que a Marinha faz grande despeza mas ella ás naccoens que/a nessecitão costuma dar cento pro hum como alguns autores tem escrito e demonstrado/mas entre nós tem graçado hum erro o mais oposto ao diantamento da Marinha/tomando-se a sua despeza na pas especialmente a dos seus armamentos como inútil/e extraordinarea, de forma que se não sente a despeza do Exercito que he quasi igual/na paz que na Guerra, porque o pagamento das Tropas he o mesmo, mas chora-se munto qu/alquer leve armamento de Navios como se pudesse haver homens de Mar sem o uso dos em/barques, sem acostumar a natureza a viver sôbre aquele, elemento sem a lição da forma/tura, e movimentos das Esquadras, sem a espriência dos suceços para acautelar huns, e remediar outros, emfim sem armamentos não pode haver Marinha, e a Marinha não tem meio termo, ou bem entendida ou nenhuma, porque ama sempre faz despeza, e na Guer/ra fica totalmente inútil não chegando a sair dos portos, pois não he couza que se fassa/derepente, e para conhecer que estamos neste estado, todos virão o grande ruido que se fes/nesta terra com prizoens de marinheiros, e outras faltas que houve no incignificante arma/mento de quatro Navios.

Eu já disse que a Marinha fas grandissima despeza, mas huma Monarquia que a precisa deve poupar em todos os mais Ramos, e despezas do Estado para aplicar à Ma/rinha, o que tem muito que fazer em Portugal que se chegase a ter a Marinha que po/de, mudaria a face da fortuna, passaria sempre de Reo a ser autor, nós temos na mes/ma França o Exemplo que prova esta verdade, tudo sucedido nos nossos dias, a Guer/ra passada porque esta nação não tinha Marinha que compelice com a dos seus inimigos, perdeu as açõens, as Colonias e o comércio foy obrigada a fazer huma (...)/leziva, depois de ter exaurido os cabedaes e athe fundido em dinheiro as baxelas e as/lampêdas das Igrejas, e agora com a sua grande Marinha (...) os seus ini/migos, e fes huma pas ventajosa que a porá na maior opolencia: isto suposto toda/a (...) consiste em diminuir, hessa mesma grande despeza, que faz a marinha/primeiro tirando do próprio pahii os generos e manufacturas que neccita para que/fique nelle o cabedal, porque comprando a dinheiro ninguem (...) ter Marinha/(...) de ver e examinar o Arcenal (...)

Página 4

(...) e doze Fragatas cuja despeza fica toda na mesma nação que trava/lhão os generos e manufacturas que são precisas para o mesmo Arcenal, e este ca/bedal ficando nos vaçalos vai sempre pelos impostos entrando no Erario do Rey/segundo em evitar os descaminhos, e fundos. Terceiro em tirar abuzos, e ignoranci/as perniciosas empregando na grande fabrica da Marinha os seus mesmos/Oficiais, que estão ociosos e apenas são testemunhas dever operar naquilo mesmo que lhes devia pertencer.

Aqui devia eu pruduzir o plano que convem ao estabelecimento da Marinha, de for/ma que seja brilhante, e custe o menos que for pocivel, mas isto he obra maior, e se não/entra nela sem a certeza de que poderá servir em alguma couza, mas he preciso entender com alguns estabelecimentos que fazem a matéria deficitil, e em Portugal/sempe custou munto levar as couzas de hum golpe, he neçeçareo que se vão seguindo/devagar humas as outras, dando tempo a conhecer-se o beneficio, e as duas primeir/ras, a que he neçeçareo acudir logo he o alistamento, e disciplina dos Marinhei/ros, e a manufactura, concertos, e conservação dos Navios pelo que respeita aos ma/rinheiros he a gente mais neçeçarea para o armamento de Navios, porque eu sei/mandar largar as velas mas não o posso hir fazer, nem ninguem que não tenhaaquele officio, e deste género he que nos não temos certos, nem hum, a pratica quan/do se manda armar hum Navio, he fazer-se saber aos marinheiros por editaes/que sepoem na porta do Arcenal para que venhão acentar praça no dito Na/vio que ordinariamente não vem e neste cazo os costumão prender regulando/se para os conhecerem pelo modo porque vão vestidos, a que se segue meterem a bor/do por cada hum marinheiro três e quatro que não são o que para ante mim/tem succedido, eu não digo que nós tenhamos nem ninguem pode ter alistados, e pagos/todos os marinheiros para os grandes armamentos, mas he neçeçareo ter huma gran/de parte deles e para haver hum bom numero sem despeza, antes pouparem hum/grande cabedal (...) dos Navios e outras obras que se pagão/(...), não he neçeçareo mães que mandar hum dos maiores erros em que athe a/gora se tem calado qual he (...), e sustentar quatro regimentos para a Marinha

Página 5

dois de Infantaria e dois d' Artelharia podendo com a mesma despeza ter soldados Ar/telheiros, e marinheiros, compondo-se as companhias destes corpos das tres referidas clãs/ses, fazendo esas companhias as guardas, e trabalho dos Arcenaes como fica dito.

Aplicação e redução destes quatro Regimentos he ainda deminuir o Exercito pois/são separadamente da Marinha e nunca na Guerra poderão marchar para o Exercito/ porque sempre hade haver alguns Navios armados, e guarnecidos pelos ditos Regimentos/o que os Enfraquece, e inabilitão para outro algum serviço, isto he pelo que toca aos dois Re/gimentos de Infantaria porque os dois de Artelharia, da Corte, e do Algarve que forão creados para a Marinha ção inteiramente desneçeçareos ao Exercito. França que tem duzentos mil homens de Tropas não tem mais que quatro Regimentos d' Artelharia e/nós que temos munto menos da quarta parte daquele Exercito sem duvida nos não he/neçeçareo mais que dois Regimentos d' Artelharia, o do Porto para as Provincias do Norte/ e o de Extremôs para as do Alentejo, e Algarve, e este ultimo Regimento hera o único que/tinha Portugal.

O verdadeiro methodo de fazer lleis à Marinha os ditos quatro Regimentos hera empre/gar nestes corpos aos officiais da Marinha, fazendo passar aos que atualmente tem para o Exerci/to, porem seguindo o mesmo principio de quanto custa estabelecer porgetos de hum golpe, bas/taria dar o primeiro

passo reduzindo os quatro Regimentos a oito companhias cada hum em/lugar de quatorze que tem os da Infantaria e doze os d' Artelharia para crecer o numero de homens em cada companhia a metade marinheiros e a metade soldados vencendo os ma/rinheiros a mesma farda, e pam que vencem os soldados e o soldo dobrado na Infantaria/e n' Artelharia huma terça parte mais para que os ditos marinheiros tinham os (...) mos quatro vinstens por dia assim n' Infantaria como n' Artelharia regulando o numero de homens de cada companhia de forma que estes corpos fação a mesma despeza/que fazião nomeadose para isto hum Inspector (...) mas verdadeiras máximas/da Marinha para fazer as (...) dos marinheiros regular as companhias e por em/pratica tôdo o serviço e disciplina que (...) Estabelece (...)/acrecentamento os soldados a marinheiros (...)

Página 6

merecer, mostrando que largam e foram as (...) e fazem todo o mais officio de ma/rinheiro regulando-se para soldados os mancebos de Navio e grumetes que tenham ao/menos tres viagens, servindo assim estes corpos, todos como soldados, e todos como mari/nheiros, logo que as suas companhias marchão destacadas para os Navios formão a/principal parte da sua guarnição que facilmente se completa agregando por acen/to marinheiros gurumetes, e pagens que ção precisos a esta gente de Mar deve ser a/listada neste porto, e em todos os mais do Reyno, alem de outras providencias neçeçareas/para a sua concervação, e para valer della chamando-a para o serviço quando convenha/e como os quatro Regimentos referidos não podem suprir a huma grande Marinha/seria preciso crear logo outro corpo ao menos de doze companhias de sem homens cada/huma empregando nele aos Officiais de Marinha, e compondo-se as companhias de sol/dados Artelheiros e marinheiros, servindo a formatura e disciplina deste corpo de mode/lo aos quatro Regimentos sobre ditos, que pelo tempo adiante venhão a ser semelhantes/provendo os postos que vergarem com Officiais da Marinha, e fazendo passar soldados da Infantaria para Artelharia, e de Artelharia para a Infantaria, sendo assim esta/Tropa de Marinha a mais forte, e a mais obediente, porque he tudo o mesmo corpo/de baixo de huma só disciplina, o que não succede a huma Tripulação de côrpos separados que interinamente comcorre a guarnecer o Navio de que naturalmente/se pode esperar pouca subordinação, e grandes desordens, muntas vezes sucedidas.

Segue-se agora a manufactura, concertos e conservação dos Navios, que isto he o/fundamento principal da Marinha, porque Marinha quer dizer Navios, e Navi/os quem Utilmente os pode fazer sem methodo, concertar sem meios, concervalos (...) e estas (...) que os nossos Navios custão mais e durão vinte/vinte e tantos anos e as outras naçoens secenta, e mais anos, o que bem calcu/(...) da despeza que os outros fazem quero a (...) Navios a mesma sôma em que os outros podem.

Página 7

A natureza confiou de nós as melhores madeiras, e os melhores portos para ter huma bela/Marinha, mas ainda athe aqui nos não deu industria sobre este ponto, no Brasil especial/mente na Bahia podem-se fazer muntos Navios e virem carregados de madeira para/ca se construhirem outros, pois ainda que os (...) são maiores (...)/preço da madeira mandando-se para lá ferragens, e tudo o mais que não há naquele Pahis, porem os Navios não ção como os edificios de terra, a onde se emendão os erros hum/Navio não pode emmendar-se, quando ele não enche perfeitamente todas as qualida/des de Navio de

guerra, fica a despeza perdida, e ainda he mais prenciozo enganar se o/Estado que conta a sua força pelo numero de Navios que na realidade não tem força, e is/to mesmo sucede a respeito do modo porque ção armados ainda quando os Navios sejam corretos, e aprovados/por huma junta de construção composta de Officiais da Marinha, empregando aqueles que tiverem/dado maiores provas da sua honra, porque nesta despeza como he o maior da marinha nela/se fazem maiores furtos, que ção de tres qualidades, primeira dezcaminhando os mate/riaes, segunda apontando-se os obreiros, e hindo parte destes trabalhar nas obras particulares daqueles que os governão, terceira que por esta mesmos que, efectivamente trabalhão/no Navio fazem só a metade da obra que devião fazer naquele dia, o que não aplico/a nossa /Marinha, digo só que isto tem sucedido, e que na França se acautelou.

Nos Arcenaes deve haver acentos exactos dos materiaes que leva cada hum dos Navi/os segundo a sua classe, e de que custão de feitio (...) sendo construhidos (...)/Inspecção e vigilancia dos Officiais da Marinha fazendo trabalhar os obreiros (...)/ cando tudo com a clareza que de logo a conhecer a honra e verdade com que foe feita esta/(...) só para saber o que custa de feitio cada hum dos Navios mas o que custa de jornal/cada huma das suas partes, por exemplo quanto emporta aos obreiros a fazer e a acentar/a quilha de hum Navio segundo se asim (...) nos que estes acentos se pode uzar (...) ultimamente

Página 8

(...) pela mais vil qualidade e das obras de hum Navio a preço feito por, partes, a que/marinheiros chamão empreitada, de que se seguem tres utilidades, importar a manufa/ctura do Navio menos quantia, construir se em menos tempo com os mesmos obreiros, e ficarem estes mais utilizados porque trabalhão como para sij.

Pertencente a construção devia seguir-se o corte das madeiras no Brazil, o lugar em/que andem ser depositadas nos portos em quanto senão embarção, e a sua condução pa/ra este Reino, mas isto seria crescer munto este papel que não he huma obra completa/de Marinha, e só para mostrar a importancia deste assumpto, direi que li a conta que/deu Antonio de Brito Pereira, hum oficial da Marinha, hindo à Bahia, elevan/do ordem para examinar a madeira, refere na dita conta que avendo ali mais de du/zentos mil cruzados de madeira já comprada, e paga pela fazenda Real, não se podia com ella construir hum Navio por faltarem os prencipaes madeiros que ção os ma/is dificultozos de achar, e construir para os portos, e subejarem os miúdos que fa/cilmente se encontram e se transportão, e que a primeira estiva da dita madeira que/se achava sôbre a terra estava podre; eu tambem vi no Rio de Janeiro na praia da/Ilha das cobras munta madeira semelhante pôdre que estava exposta ao Sol, e a/the as agoas da maré cheia que lhe chegava, isto é o que por lá tem sucedido a ma/deira e a que vem para cá também creio tem munto descaminho, em primeiro lu/gar não me consta que a madeira se carregue em receita a passoa alguma fazen/do-se.lhe despeza dela depois a groca fica da mesma forma exposta ao tempo nos/terrenos do Arcenal e a que se furte porque parecece que o nosso Arcenal he o unico/que há aberto e sem guarda competente pela parte do mar, sujeito a que venhão com/embarçaçoens levar madeira e a que algum traidor lhe ponha fogo, ultimamente/(...) se faz (...) mal regulados muntas vezes mau uso cortando a/fazendo servir (...) a metade do seu valor.

(...) de Navios novos, he da mesma importan/cia (...) Diques e quem não tem diques não pode

Página 9

Armada porque os Navios lhe durão (...) parte do tempo que devera durar como já/fica referido nós temos a Nau de Deos construida no anno de 1761

Justa/mente condenada inutil pelo seu grande alquebramento; esta Nau que entre por (...) perdida entrando em hum dique com huma mediana despeza ficava hum Navio no/vo principiando por ficar direito sem arqueamento algum hum dique g«he huma for/ma em que os Navios entram, e ficam acentados sobre huma expêde de estaleiro aon/de logo endireitão, porque hu grande pezo não ademite debaixo de si huma linha/curva; aqui se lhe metem novas todas as madeiras que necessitão faz-se-lhe custado fi/cho, cintando-se ordinareamente de novo, para que os madeiros novamente cavilhados,/e pregados concervem o Navio direito, que esta he a ventagem de concertar nos diques/nos diques concerta-se e tira-se o alquebramento, e sobre as barçadas aumenta-se, neste/Porto se tem concertado Navios, que o mesmo concerto se perdeu, já tinhão grande alque/bramento que aumentou quando foi bastante para ficarem inuteis, ainda que/concertados, hum Navio chegando a hum tal alquebramento não he capas de armar/em Guerra não obstante ter boas todas as suas madeiras.

Da mesma forma não pode ter Armada quem não tem hum lugar a onde se gu/ardem os Navios desarmados conservando-se quietos e seguros como se estivessem n'/hum tanque, que isto he que se chama molle, e as utilidades de hum môlle ção de sô/ma importancia, presentemente logo que se lançar ao Mar hum Navio novo fi/ca o Estado com menos vinte e cinco mil cruzados de renda que tanto he neceçareo/gastar cada anno em amarras novas para segurar nesse Navio e ainda assim não esta/totalmente seguro, que pode com hum grande temporal faltarem-lhe as amarras e perder-se/ alem de que se fatiga e arqueia na mesma amarração e por esta conta quarenta Navios vinte/sinco mil cruzados cada hum somente para os ter amarrados importão cada anno em hum/milhão quem pode com esta despeza, que totalmente se evita, (...) os Navios se a/marrão com amarras, e cabos velhos que já não servem para nada (...) e alem desta/grande despeza se popam outras como he o grande (...)/(...) amarracoens e faz continuamente

Página 10

com a Nau cábreá em amarras, e (...) que totalmente fica suprimida com o (...)/(...) fazendo-se a cabria na mesma muralha.

(...) depois do terramoto impriendido e feito algumas obras de horror e despeza, e só/parece que o temos para as que ção de tanto enterece como tenho mostrado que o môlle, e os di/quês que farião imortal a memorea do Principe que as fizesse que soma de milhoens se não tem, gasto em fazer sumptuosos palácios para servirem só tres horas naqueles dias em/que se abrem para os tribunaes que antes se acumudavão bem no pateo da Capela, em hú Arcenal improprio, e que também serve de tribunaes, em hum Rijo de Oeiras, em hum môlle de Passo d'Arcos e outras que depois destas não he neceçareo referilas.

Não obstante estar tomado com diferentes úzos alguns lugares da praia mais propria/para estabelecer o Arcenal, pode ainda fazer-se mudando algumas couzas e pagando mui/to bem as cazas de particulares que ouver naquela situação, eu creio que a melhor para o dito Arcenal he quanto vaij do piqueno que hoje he athe ao forte da Alcantara, de donde/havia prencipiar a muralha ou cortina que

service de reparo ao môlle, afastando-se pa/ra o Mar quanto foce possível, e com largura competente para ter em toda ela huma/bom bateria, e vindo acabar no dito piqueno Arcenal, e pela parte do Mar não tenha mais/que huma ou duas bôcas por onde os Navios entrem para o môlle que se fecham com cade/ia e para a parte de terra também huma ou duas portas para que tualmente seja fe/chado esta obra he (...) e por isso mesmo não hem unto despendioza, a maior difficul/dade (...) nesta cortina ou muralha que se hade fazer pela parte do Mar que logo aproveita porque vai fazendo abrigo para onde os Navios podem vir vindo, o outro traba/lho (...) he desmontar (...) para alargar o molhe formar os diques estaleiros a esta despeza tudo quanto se/gasta em obras publicas (...) mais publica que a que serve para a defeza

Página 11

(...) a muralha do molhe que he já hum grande acentamento aquela parte (...)sim não há cazas que pagar aos particulares para munto menos despeza tambem/seria neceçareo examinar com mais individuação o Rijo de Coijna aonde ultima/mente estiveram as Naus que sahirão dela já neste Reinado, porque a ser possível re/mediar os obstaculos que obrigarão a não servir dele, aquilo he um molhe feito pella/natureza, mas sempre alem das mais obras hera preciso fortificalo com Artelharia.

Tenho acabado, o que presentemente entende apresentar a V. Ex^a., e duvidando que a/inda em huma piquena parte possão ter merecimento estas lembranças, suponha/V. Ex^a. Que isto em mim foij sônh e que de sonhos não se devem fazer cazo. Deos/Guarde a V. Ex^a. Muntos anos Lisboa 15 de Fevereiro de 1785

Página 12

Anexo 5 – Cópia da ordem deregida ao Coronel do Mar Bernardo Ramires Esquivel, Command.^{te} da Escoadra Auxiliar; e onidas as força as forças de S. Mag.^e Catolica, contra Argel no ano de 1784.

“A Rainha m.^a Senhora he servida ordenar me em avizo de Secretaria de Estado da Repartição da Marinha, e Ultramar, de data de 15 do Corrente que depois, que V. S.^a sahir do Porto desta Capital, com a Escoadra do seo Comando, faça toda a força de Vella, buscando em direitura o Estreito de Gilbraltal, e dali o Porto de Cartagena onde ElRey Catholico, tem mandado preparar hum Armamento destinado contra Argel.

Logo q. V. S.^a der fundo no referido Porto de Cartagena, para saber immediatam.^{te} ao Commd.^{te} Geral do Armam.^{to} Espanhol, a sua chegada aquelle Porto, e as ordens q. leva desta Corte p.^a se onir as forças Espanholas como p.^{te} dellas, e executar nesta conformid.^e todas as ordens q. pelo mencionado General lhe forem dadas.

Nao se tendo athe agora tratado com a Corte de Madrid couza alguma relativa as honras, e distincões Melitares que mutuam.^{te} se devão praticar, entre a forças Navaes Portuguezas e Espanholas, nem entre ordens respectivvos Command.^{tes}, e off.^{es} do Mar, segundo as suas diferentes graduaçoes, nem Cabendo no acaurto espaço de tempo desta Expedição tratar de semelhante materia, e querendo a Rainha m.^a Sn.^a mostrar na prompta sahida da Escoadra a sua Regia propenção em cooperar p.^a tudo aquilo, que possa enterefsar, ou dar satisfação a ElRey Catholico,

m.^{to} particularmente, quando se trata de hostelizar hum inimigo Comum: Nestas Circunstancias deve V. S.^a evitar quanto lhe for posivel todo o conflito de disputa, e contestaço sobre as referidas honras e distincões tendo a certeza de q^o a Corte de Madrid procurando informar se da graduaço do seu Posto, e avendo se lhe respondido, que hera a de = Coronel do Mar = que Correspondia A de Brigadeiro em terra, e q. no Exercicio do referido Posto comandava a todos os Capp.^{es} de Mar e Guerra, ou Capp.^{es} de Navios, e hera Comandado pellos Chefes da Escoadra; he natural, que ad.^a Corte expedice ordens a Cartagena p.^a o receberem co as honras Correspond.^{tes} a sua graduaço, segundo as Ordenanças da Marinha de Espanha, e nesta intiligencia pede a ociosid.^e, q. achando se V. S.^a em hum Porto daquelle Reino, e destinado a servir debaxo das ordens de hum General Espanhol, se conforme taô bem com as mesmas ordenaças para Com responde com as honras, e destiçoens, que ellas prescrevem aos Commd.^{tes}, e Generaes espanhóis, segundo as diferentes graduaçoens; e quando deste Resp.^{to} se oferesa algumas duvidas, q. aqui senaô pode prevenir, se poderã V. S.^a conformas como q. vir estabelecido, e praticado a Resp.^{to} da Escoadra Napolitana, q^o ElRey de Napoles tão bem mando a ao Porto de Cartagena para servir na presente expediçã.

Tendo a Corte de Madrid participado nesta, as ordens que ultimam.^{te} expedio, e Contaó da Copia junta, sobre o modo, com q. deve ser reconhecido, e tratado o General e Galera de Malta nos Portos, e pellas Armadas de Espanha, referindo nas mesmas ordens, que as honras, distincões consedidas aquella Religiaó se lhe conferem por Graça expecial, sem que possaó servir, nem a chegar se por exemplo: Ordena a Rainha m.^a Sr.^a; q. nesta mesma Conformid.^{de}; e durante o tempo da sua Comifsaó, se conforme V. S.^a como disposto nas mencionadas ordens, pella p.^{te} q. lhe pode tocar, rezervando a mesma Ins.^a p.^a tempo mais oportuno tratar desta materia com a mesma Religiaó, e mostra lhe os igulas apreco, e particular estimaço, com q. a dezeja distinguir pella gloriozas reçoens, com q. em defença da Fé se tem feito recomendavel a todos os Monarcas Catholicos.

No cazo em q. V. S.^a antes de chegar ao Porto de Cartagena tenha a noticia certa, e const.^e de q. a Armada Espanhola sahio daquelle Porto, derigindo se ao de Argel, em tal cazo, em lugar de hir a Cartagena, parã toda a força d Vela buscando endireitura a mencionada Armada, se forem, nas tiver certeza que sahio buscara em tal cazo o mencionado Porto de Cartagena, e achando, que ella se ter a Velha, o Governador daquelle Porto lhe darã as direçoens necefsarias, p.^a hir ao seu encontro, e recebidas ord.^{as} diroçoens, seguirã a sua viagem, sem perda de hum só momento, athe se onir com a referida Armada, procedendo depois, com os off.^{es} que leva debaxo do seu Comando, em todo o serviço a que forem destinados, com aquelle acerto, activid.^{es} escalas, que de credito, e reputaçã das Armas Portuguezas.

Concluida a acçaó, e recolhendo se a Armada Espanhola, sem que haja outra alguma couza a fazer, parecendo V. S.^a proceguirã com ella athe referido Porto de Cartagena, principalm.^{te} se necesitar de algum refresco, em sua retirada a este Reino, se demorarã nos Mares adjacentes ache, em q.^{to} lhe dorarem as Provizoens, a limpado os de alguns Corsários Barbarescos q. vos saô infestas, e recolhendo-se depois com a sua Escoadra ao Porto desta Capital: O que

tudo ordena a Rainha M.^a Sns.^a faça executar D.^a G.^e a V.^a Junqr.^a 16 de Junho de 1784 = Marquez de Angeja = Ins. Bernardo Ramires Esquivel = Coronel do Mar³⁰⁰.

Anexo 6 – Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade Nescecita fazer ao Comercio, e na navegação mercantil nas Serconstancias em que nos achamos

Na Guerra sempre foi o melhor systema adoptar, e aproveitar das vantagens dos inimigos; isto he o que ja praticavão os Romanos, e serve seguido pellos modernos; na Marinha que tanto se tem adiantado esta arte, estão, todos âlerta para regularem as suas forças pelos dos outros que ção ou podem vir a ser seus inimigos, os Francezes mandão agora guarnecer as suas Fragatas com Artelharia de dezoito porque os Inglezes já tinhão algumas destas; e quem hade deixar de fazer o mesmo, pois que huma Fragata Artelharia de doze, tem pouço partido abatem-se com aqueles que a tem de maior calibre, mas lhe nesceçareo que se construição com afortidão e grandeza que lhes corresponde: nós lambem presentemente precisamos adoptar dos Moiros, o uzo das embarçaõens ligeiras.

Os Argelinos quando aparecem os nossos Navios nos dão bem a conhecer a vantagem dos seus corsareos, retirando-se seguramente dos de guerra, e chegando a todos os mercantes a que dão Cassa, fazendo nos assim hum terrivel curso sem temerem os nofsos armamentos, em que se para despeza sem proveito, ou ao menos, sem comprometer-mos de segurar ao comercio a sua liberdade, os Espanhoes não lhe tomarão chavecos, emquanto não tiverão outros, e com estes lhe tinhão totalmente cortado o Côrso, beneficio em que nós tivermos grande parte, mas este sucego acabou, e pairesse nesceçareo fazer lhe o mesmo que lhe fazião os Espanhoes, bloqueando-lhe o porto ou impedindo que elles saião o estreito, construindo para isto logo tres chavecos detrinta, e duas pecas guarnecidos com Artelharia de doze, forrados de Cobre, e que nossa construção se atenda especialmente ámandar estes chavecos podem por economia, e maior facilidade serem todas de pinho do pinhal de Leiria que he bôa, â exceção da quilha, Roda de prôa e cadaste que deve ser de madeira do Brazil, e mastreados e aparelhados á Polaca, adervento que estas embarçaõens se fazem ao presente de modo que só ção chavecos na obra viva, e por cima ção com pouca deferença humas Fragatas.

Quanto aos armamentos se pode tirar delles grande partido, alem de fazerem decahir as imprezas, e curso dos Argelinos. He certo que Sua Magestade nescecita ter huma marinha maior que para a Guerra dos Africanos, precisa se que ella seja tão forte que sustente o Estado, com as suas proceçoens, e por consequencia criar, e instruir os nossos officiaes e marinheiros, e aqueles especialmente no uso das evoluçoens, em que não tem pratica alguma, e sem ella não he pacivel que hum maior numero de Navios possa operar unidos prompta huma Esquadra chamada divoluçoens, que sahise deste Porto no prencipio de Maio composta de tres Naus que he o menor numero com que se pode figurar todas as evoluçoens, que

³⁰⁰ Marquez de Angeja, *op. cit.*

nos mesmos tranzitos, ou viagens, sendo estas embarcaçoens forradas de cobre para nos he de grande ventagem, poupa a despeza das querenas, e a ruína que ellas fazem aos Navios.

Esta Esquadra pacaria a emregarçe em hum dos dois serviços, bloqueando Argel, ou impedendo a pacage do Estreito retirando-se deste lugar para lisboa no principio de outubro, mas qualquer destas duas operaçoens he delicado, o bloqueamento de Argel, sempre foi difícil, para se praticar á vela bordejando na Bahia tem contra si as correntes, que convento poente precisamente sevou para Leste da Bahia, apezar de toda a diligencia contrarea, para se fazer dado fundo, témem-se as travecias que obrigarão a cortar, e perder amarras, e ahinda há hum terceiro obgeto que deve lembrar, qual he o grande numero de Barcas canhoneiras com que podem vir fazer algum insulto estando os Navios perto do molhe, que não devem estar; o que não obstante, a maior parte do tempo se pode fazer este bloqueio estando a Esquadra surta o mais largo da Praça que puder ser ficando em bom fundo que este deve regular a distanciao, situando-se mais perto do cabo caxine que deponta de leste, dando fundo a hum aûste, sempre prompto para alargar sobre boia, cortando-o pela custura, isto he boia no chicote, e não no arenque para lhe poder vir pegar. A esquadra estará sempre prompta alargar para fora, seja para dar cassa, ou para montar as pontas com travecia, para hunca dar aí fundo a segunda ancora, devendo fazer-se á vela logo que prencipie o maõ tempo, e para o mesmo fim estavão as embracaçoens espicialmente a lanxa dentro dos Navios; tendo só huma fora para o serviço; de noite haverá grande vigilancia, trazendo as Rondas avançadas para a parte da Praça, applicando-se a ouvirem o estrépito das embacaçoens dos inimigos, cazo que venhão, vindo dar parte, e atracando os seus Navios pela banda do Mar, e feito o cinal de inimigo, estando escuro, o General, ou chefe da Esquadra fará o de alumiar a campanha, executado pelo Navio do centro de cada huma das divizoens, com tres tiros de balas de fôgo, que devem hir feitas, e hum morteiro em cada hum dos ditos tres Navios para as lançar ao largo, indo também outras balas menos groças para deitar à maõ como garanadas que servem quando o inimigo está perto, a fim de fazer sôbre elle hum fogo mais seguro, os Navios com o pano, ou pelo meio das regeiras, e tangedeiras conservarão sempre huma bateria em dispuzição de atirar para a parte de terra em linha reta, e o ultimo de cada hum dos lados, de noite ficará a Artelharia escorvada com esproletos as mais muniçoens de Guerra destrebuhidas, e que a mêtade da guarnição esteja em Armas, e a outra mêtade prompta para vir logo a ellas, todos os dias amanhecerá á vela hum dos Navios ligeiros, por escála, prencipiando pelos chavêcos, e acabando nas Fragatas, e pode ser preciso serem dois os que amanheçarão a velã, huma Fragata, e hum chaveco, que dem logo cassa a algum corçareo que de noite tenha sahido do molhe, registando todos os Navios que viérem para á Praça, e para descobrir ao longe se vé Navios, ou Esquadra, fazendo logo viagens, e vindo no fim da tarde surgir no seu lugar, e dar parte de tudo o que observou, mas este serviço senão fará em maó tempo, com o qual, tomará a Esquadra as suas medidas para se fazer á vela. A Esquadra andando à vela não he tam seguro o bloqueio que pode sahir algum corçareo, mas deve sé de dia conservar a Bahia bordejando, e de noite medir pontas, atendendo á corrente que desmancha munto, e aonde a corrente he menoss para sesustentar, vindo a toda a força de vela logo que o vento mudar entra na Bahia. Mas este bloqueio de Argel ainda que hum ábil oficial felizmente a força, não impede que os Tripulênos e os Dunezênhos passem para o Oceano com os seus corsareos, não obstante a maior distancia em que fição cahem deste inconveniente deve lembrar que a principal accção do bloqueio de huma Praça he rezistos, e a prezar os Navios que lhe

levão muniçoens de Guerra, o que pode embaraçar com as Naçoens e sobre este ponto se nesceçita expreça de sua Magestade, mas pareceme que o cazo não he enfraquecer a Praça de muniçoens para depois ataquar, e só sim impedir que sahião os seus corçareos.

O serviço de impedir a paçage do estreito, he melhor, e mais seguro, fazendo-se; efectivo hum verão intenso, porque o contrareo, de que serve ter alguns dias huma porta bem fechada tendoa em outros aberta, mas he precizo executar-se bem diferente do que sempre se praticou, nôs fazemos este impedimento cruzando na bôca da parte do Oceâno avista, ou entre os cabos de Espartel, e de Trafalgar, sete legoas dedistancia hum do outro, mas ao Mar deste ultimo há muntos baxos que embaração conservar esta situação e munto menos de noite, que he nesceçareo alargar para fora, e fazer maiores bordos para a costa da Barbaria dando muntas vezes lugar a que paçe algum corçareo sem ser visto, e ainda melhor paçando entre o cabo de Trafalgar, e a lage aonde os Navios grandes se não vão meter, cahem disto os ventos Oestes, e Sodoestes que lhe podem sobre vir, ção escuros estando aterrado que he onde deve estar, ser lhe deficil montar para fora nem ver o estreito para entrar para dentro: Na bôca da parte do Medeterraneo pode huma Esquadra totalmente fechar aquella paçage cruzando entre a serra de Gibraltar, e monte de Macaicos, ou Ceuta, aonde tudo he limpo observando em tempo claro anoitecer bem dentro do estreito, para que bordejando, as correntes o não alarguem munto pase o Medeterraneo, isto he com vento levante, e no cazo de saltar o vento ao poente, bordejará com força de vela para sesustentar encostando-se mais para a parte de Ceuta, que correm menos os Agoas, e sendo grande o vento pode ser melhor hir dar fundo na Bahia de Tituão do que hir pelo Medeterraneo dentro com agoa, e vento contrareo, mas seja qual for a manobra, logo que o vento paçar ao levante venha a toda a diligencia situarse no cruzadoiro aonde não he nesceçareo toda a Esquadra para impedir a paçage andando sempre o côrsso para dentro do Medeterraneo huma das suas tres divizoens que alternarão entre si para este serviço de tantos entantos dias, e querendo que este côrsso se alargue mais paro o Medeterraneo se dividirá a esquadra em duas divizoens, huma cruzando, e outra fechando o estreito cujo methodo não pode deixar de ter bom suceço; a divizão que andar a côrsso pode hir dar fundo em algum Porto por pouco tempo para tomar refrescos, ou ainda mantimentos, que alguns se poderão fazer em Tituão mais comodamente.

Não sendo sua Magestade servida mandar bloquear Argel nem impedir a paçage do estreito, se pode segurar o comercio, e as costas destes Reynos dividindo todo o armamento que refizer em quatro partes, que huma Nau de Linha, só preci ou duas Fragatas pode fazer qualquer destas partes, ou divizoens, huma destas divizoens cruzando no paralelo do Porto á vista de terra fazendo grandes bordos para o Mar, calgumas vezes para o Norte athe descobrir cabo de Finisterra para franquear a navegação que temos para o Norte, e segurar a costa aos Navios que vem do Brazil para á Cidade do Porto: outra devizão cruzará na altura de cabo da Roca athe á Berlenga, descobrindo bastante para o Mar que estes ção os paralelos por onde correm os Navios que vem da India, e Brazil para lisboa, outra devizão cruzará do cabo de S. Vicente athe o cabo de S.^{ta} Maria perto de terra, pêra libertar a navegação, e pescarias de toda a costa do Algarve: a ultima das quatro divizoens sahirá a comboiar os Navios que vão para a India, e Brazil, e serâ melhor que o ponto de largar os Navios comboyados não fôsse ao sul das Canareas, de onde o regreço pode ter demora, mas sim a outro lugar mais perto, fazendo-se a de rota do Brazil por outra forma, a que não he para aqui. Esta ultima devizão logo que largar os Navios, hirá a toda a força deve-la substituir a

devizão que veacha cruzando na costa do Algarve, e esta hira da mesma forma Render a do cabo da Roca, e a do cabo da Roca, a do paralelo do Porto, voltando esta ultima para Lisboa a refrescar-se e tomar mantimentos pondo-se prompta para comboyar outra esquadra de Navios seguindo depois o mesmo que fica referidos e por este modo fição defendidos, e limpos os lugares mais importantes das costas deste Reyno, e seus Mares cruzados nas de rotas que as divizoens fazem se render humas as outras. De Inverno se pode escuzar tão grande armamento, e fazer tudo com duas Naus de linha, huma no cabo da Roca, e outra para comboyar Navios vindo esta Render aquela a qual entrará para dentro a preparar-se para levar outros Navios, as Fragatas que hoje são munto raras soferão bastante em sustentar o Inverno na Costa, e he preciso em lugar de cada Nau, o que he maior armamento, e ainda este se podia deminuir concervando só huma Nau armada para levar Navios voltando logo para este porto, mas para isto deviaô os navios do Brazil Navegar nas monçoens, especialmente della para cá partindo do primeiro de Março athe o fim de Junho, porque assim estarião todos recolhidos em Outubro, evitando chegarem de Inverno á costa, e perderem-se, como proximamente temos visto perder tantos, alem das achatadas viagens que fazem contra monção em prejuízo do comercio: e para não ser nesceçareo cruzar nas Ilhas aonde os Moiros vão raras vezes, seja preciso ordenar aos Navios da India, e do Brazil que vem para o Reino, não avistem as Ilhas dos Açores á execção de querer hir tomar viveres a alguma dellas, pacando ao Sul ou ao Norte de todas como melhor lhe convier segundo a estação, e ventos que encontrarem, e esta he a mais segura de rota.

Depois de tratar do progeto estabelecido para estes Mares do Norte he justo que lembrem as vistas que os Argelinos podem alougar sobre nós no presente corsso, e aver pessoas de outras Naçoens que lhas inspirem, esse enterecem com elles Armando dois corssareos, e mandálos á costa do Brazil aonde ápanhão tudo em discuido, e sem duvidar tomarão muntos Navios importantes dos que vem, e são para o Brazil, tendo neste cazo os portos de Espanha para meterem as prezas, a tomarem mantimento o que athe gora não tinhão, e parese preciso acautelar-se.

Este plano que tem o debil de ser meu talves, se posa tirar delle algum partido, e nesse cazo estimaria munto que a minha inutilidade possa servir d'alguma couza. Escrito em 15 de Novembro de 1785
Por

Bernardo Ramires Esquivel
Marechal de Campo do Ex^{to} Com Ex^{co} na Marinha”

Anexo 7 – Regimento de Sinaes Para a Esquadra de Sua Mag.^{de} Fedellicima Composta de Navios de Guerra e de Transporte Commandada Por Bernardo Ramires Esquível Cap. De Mar e Guerra da Armada Real Embarcado na Nau de Guerra Nosa Snr^a de Bellem Anno de 1769

Advertencias

1.^a O breuíssimo tempo com que se/mandou emcorporar e sahir a so/bre ditta Esquadra não tev lugar/a fazer hum Regimento (...) nde/se completamente (...) tres/Navios de Guerra, e (...) de tra=/nsporte, Com tantas circunstanci/as, quantas poderao (...)

2 Suposta a Refleçáo sobre a ditta/destrebuhio o Commandante hum/Regim^{to} de comboi meramente per/to para huma frota do Brazil/pello qual se deuia Gouvernar

Página 1

a prezente Esquadra somente/para a Viage de Lisboa ao porto/de Mazagão

3 Dando depoes a prouidência/que foi possível emtaó poco tem/mas (...) ritto (...) a qualquer ser/uir (...) de dia assim surto/como (...) ficando em seu/Viagem, (...) aes para de Noutte,/e em tempo de neuoa do ditto/Regimento Impreso, como tam/(...) os santos; e porque não tem/(...) cos, Vai aqui Estabaleci/do hum distintivo Geral para/os Navios de Guerra e outro p.^a/os (...) de Transportte/e da mesma forma Signal para/Largar as Amarras sobre Boias

Página 2

que a naò tem o ditto Regimento/digo distintivos para a noite

4 Estado surto no porto de/Mazagão, e sucedendo aver mau/tempo, e fazerençe os Navios a/Vella no cazo de Algum se apartar/do Comandantes seja de Guerra/ou de transportte tornará a/vir buscar o ditto Por (...) dando/fundo, ou Andando a vella, a

the se emcorporarem com o Com/mandante, e serão os signaes/de reconhecimento os mesmos q/estão determinados no Regimento/do Senhor Cap^m General da Ar/mada; isto he pello que todos os/Navios de Guerra e os de trans=/portte Largarão huma Bandeira Portugueza no tope Grande;/advertindo, que so se podem fa

Página 3

fazer a vella Com mau tempo –/os Navios Grandes que ficaõ fo/=va e os pequenos que estiverem/dentro do porto, devem sofrer/o tempo sobre as Amarras sigu/randose o mais que for pocivel

5 Dando o commandate fi=/zer signal sem distincão algua/par (...), seraó Ezeutados/o (...) tos os Navios, asim de/Guerra como de transportte;/porem quando Algum dos ditos/signaes for acompanhado com/distintivo particular exzecuta/lo de som ente aquelles a quem/pertencer a ditta distincão; a/devertindo que aqueles signaes/que so pertencerem aos Navios

Página 4

de Guerra, e que de nenhuma forma podem ser executados pelos de Transporte não estão nos Regimentos que se distribuíram aos ditos Navios; querendo algum signal que o não tem o Regimento que Receberá, he certo que lhe não toca.

6 Os Navios de Transporte, pello que Respeita ao tempo, em que devem mandar começar a Guarnição dos ditos Navios, a modo de Nauegar e, de avers mais cautellas que dizem respeito aos mestres, ou Capitão que os governa; Lerao as advertências, ou Ordens do Regimento impresso que Receberão executandoas em tudo que lhe puder ser temer

7 Ainda que os Signaes de manobras de Noite N. 41 ate 49. Pagina 33 do Dito Regimento impresso, precede sem preo de N.º 4º da mesma Pagina, que he de preparação; contudo nas noites claras

Página 5

e serenas não vales da ditto signal de preparação, fazendo logo a de mandar.

8 Quando de Noite ouver arages de vento e em constante, que muitas vezes ses (...) de a marias, com huma amura (...) logo hé necessario, Amuradas com outra, ou marias a pupa, a huma (...) rga, e Asa neste claro não (...) egum de manobras, mas (...) ares furis continua das, repetindo hum furil, tão as verem que mudas de mariação, para que os Navios saiba, aonde Vhefi (...) mmane ante, para seguilo, tão bem deitares furis nas noites e seuras como fica ditto rapagina um do Regimento jnpreso

9 O segundo Navio de Guerra Repetira todos os signais do Commandante assim

Página 6

de Dia como de Noite; e em tempo de Nevoa o terceiro Navio, so não Repetira os de Dia mas sim os da Noite, e em Nevoa, advertindo que o Senal de preparação não se deve Repetir, porem chegando ao cazião de Andarem so os Navios de Guerra, e nem hum de transporte, neste cazo não Repetira o 3º Navio sam os signais de Nevoa: e porque fica servindo para de Noite, e em nevoa, a do Regimento jnpreso, conta o comandante sobre a intelligencia dos senhores comandantes dos Navios, suprimindo com ella as falas do Mesmo Regimento Empreso.

10 Quando o Commandante fizer Signal a Algum Navio para hir dar fundo, o mais perto da Terra que for pociavel, ou para se chegar mesmo a vella atacalla, se executara aõ manobra sem se por em g.º da Perigo, para que se hira sandando, fazer do a signal de que se não pode Executar a hordem, Vendo que não he praticavel

11. Quando o Commandante Estiver –

(sem numeração da página)

no Empenho de Alguma acção, ou Em/preza, a qual heide ter comferido e comu/nicado com os senhores Commandan=/tes dos Navios, se assim a Entender,/neste cazo qualquer dos senhores com/mandantes (atendendo que se achaó/Embascadas em fragatas, que mais se/podem chegar a terra) Julgando que/poderaó Emprender alguma ostilidade/maior contra os Jnimigos, me daraó logo/parte do seu progeto para mandar/por Em pratica, parecendome Util ao/seruifso de Sua Mag.^{de}

12 As evulesens que baó aqui neste/Regim^{to} que concistem som em mudar/O Navio da Vanguarda com o da Retag.^{da} o/do centro, com a Vanguarda ou com o da/Retaguarda se Executaraó todos, Paçan/do por Barllavento o Navio que Precede/(Por Exemplo) Fazer signal, para um/dar o Navio da Vanguarda com a do cen/tro, a do Navio da Vanguarda dar a por

(sem numeração da página)

Davante, o do çentro forcara de Vella, e da/Retaguarda deminuir Pano, e da Van/guarda, depois de ter Virado por davan/tte Vay uirando em Roda a meterçe/no centro; e o mesmo he p^a as outras

13 Quando o Commandante quizer que as/ditas Evulcoins, se façaó, perdendo Al=/guma couza p^a sotavento, apontara ao/signal da Invulçaó, hum Galhardette Br=/anco no mesmo lugar, e executando-se na/forma seguinte. mandasse mudar/o Navio da Vanguarda quanto Bastte/p^a pacar a do sentro por Barllavento, e o=/do centro forcara de Vella, ate pacar p^a/a vanguarda, que Arribara depois a/ficar na mesma Linha, do Navio q a Ri=/bou, e o mesmo praticara a da Retag.^{da}/Arribando Alguma Couza, a meterce na/Linha

(sem numeração da página)

14 Pello que Respeita as saluas, se deve/Ler, e praticar, o que determina adverten=/cia do Regimento Jnpreso, Pagina 26

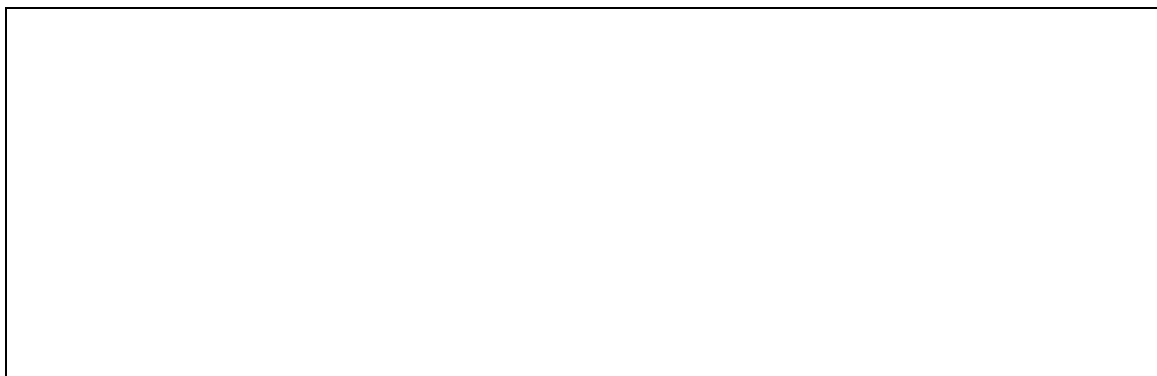
15 Meia hora antes de principiar a Mesa/Se Largara o signal da Pagenas 24/os Tambores tocaraó a Mifsa atirandose hú/Tiro de Pesa naquele instante que princi/piar, e ao tempo de Alevantar a D. Bateraó os tambores a marcha e Ar/riarseha tres vezes o signal, e no fim da/Mifsa, sera totalmente Arriado,.

(sem numeração da página)

Destinçao dos Navios para de Dia					
Distintiuo	Navios	Gualharde =tes	Topes	Laizes das Vergaas	
				Bombordo	Este Bordo
Geral	De Guerra	Branco	Da Gatta		
	De Transporte	Vermelho			
	De Guerra	2	Azul	De Proa	
		3	Vermelho		
		1	Branco		Seca

Particular	6 de Transporte	2				Seca
		3	Vermelho			Seca
		4				Seca
		5	Azul			Seca
		6				Seca
		7	Branco			De Gatta
		8				De Gatta
		9	Vermelho			De Gatta
		10				De Gatta
		11	Azul			De Gatta
		12				De Gatta

Página 7



Página 8

Surto e A uella			
N: dos Signaes	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Vermelha	
		Lugar dos Signais	Significasoes
1	1	Jncapeladura do Joanete de Proa	Para Largar o Pano a Em chugar, ou Terrear
2	1	Tope de Proa	Para Jncar Barriar Ver gas e mastareos
3	1	Jncapeladura Da Gatta	Para que se metaó dentro as embarcacoins miudas
4	1	Tope da Gatta	Para vir buscar Regimentos a bordo do Commandante ou para, o trazer tendo-o Recebido
5	1	Penol da Mezena	Para que as Embarcacoins miudas Venhão a bordo do Commandante
6	1	Jncapeladura do Joanete Grande	Para que as Embarcacoins miudas; Esto hé, Lenchas, e Escaleres Grandes Vaó, para a praca, a Eordem do Governador

Página 9

Signalis de dia			
N: dos Signalis	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Branca	
		Lugar dos signalis	Significacoens
7	1	Penol da Mezena	Escaleres a bordo do Comandante
8	1	Incapeladura da Gatta	Lenchas a bordo do Comandante
9	1	Tope da Gatta	Lanchas prontas para Espiar a bordo do Nauio que largar Bandeira Portuguesa no tope Grande de cujo signal se cerui ra qualquer que as ne cesitar
10	1	Tope Grande	Para que as embarcasso ins miudas uaó para os seus Navios, e deste signal se podera qual quer seruir para as chamar
11	1	Incapeladura do Joanete Grande	Mestrança a bordo do Commandante
12	1	Incapeladura do Joanete de Proa	Para Leuar a p. ^a Ancora
13	1	Tope de Proa	Para suspender a Seg. ^{da} Ancora e fazer a Vella

Página 10

Surto e A uella			
N.º dos Signaes	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Azul	
		Lugar dos sinaes	Significações
14	1	Penol da Mezena	Para Largar Amarra sobre bóias fazendohe a Vella sobre ella
15	1	Incapeladura da Gatta	Para cortar a Marra e fazer a Vella sobre a d. ^a
16	1	Incapeladura do Joanette de Proa	Para que os Hiates que estiverem prontos com Artilharia, uaò dar fundo dentro do Porto para atacar a Tera
17	1	Tope de Proa	Para que outro qualquer Nauio cujo Destintiuo se largar; Va dar fundo dentro do Porto para a Tacar a Terra
18	1	Tope da Gatta	Para paçar huma Tange=deira a Amarra ficando com a bateria p. ^a a Terra
19	1	Tope Grande	Para que os Nauios que Estiverem dentro do portto se fação a Vella para fora
20	1	Incapeladura do Joanete Grande	Pra que os Nauios de Transporte Naueguem em Linhas o seg. ^{do} na popa do pr. ^o e o 3r. ^o na popa do 2. ^{do}

Página 11

Signaes de Dia			
N: de Signaes	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Jngleza	
		Lugar dos sinaes	Significacoins
21	1	Penol da Mezena	Virar por davante nas Agoas do Commandante, e os Nauios de Guerra faraó a contra marcha em Linha
22	1	Jncapeladura da Gatta	Virar por davante ao mesmo tempo
23	1	Tope da Gatta	Virar Em Roda nas Agoas do Commandante
24	1	Tope Grande	Virar em Roda ao mesmo tempo
25	1	Tope de Proa	Para uirarem os Nauios de sotavento, a ganhar para o vento, tornando a virar nas Agoas do Commandante
26	1	Jncapeladura do Joanete Grande	Para Vir a falla do Comm. ^{de}
27	1	Jncapeladura do Joanete de Proa	Para quem quizer falar ao Commandante

Página 12

Surto e A uella			
N: de Signaes	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Dinamarquesa	
		Lugar dos Signaes	Significacoins
28	1	Penol da Mezena	Para por a Capa da mesma forma que o Command. ^{te}
29	1	Jncapeladura da Gatta	Para a Trauecar com huma das Gauias sobre
30	1	Tope Grande	Para Mariar
31	1	Jncapeladura do Joanette Grande	Para os Nauios de Transporte sigaò o Rumo que Leuauaò, e juntando-se hùm galhardete a Popa do Commandante
32	1	Tope da Gatta	Para que os Nauiosse juntem, e sigaò a Popa do Commandante
33	1	Jncapeladura do Joanete de Proa	Para que os Nauios de Barllauento, a Ribem para sottavento
34	1	Tope de Proa	Para que os Nauios a Vanchados pella Proa Venhaó para a Popa do Commandante

Página 13

Signaes de Dia			
N: de Signaes	Tiros de Pesas	Bandeira	
		Olandeza	
		Lugar dos Signaes	Significacoins
35	1	Penol da Mezena	Preparar para dar fundo
36	1	Tope Grande	Para Fazer forza e Vella

37	1	Tope de Proa	Para dar fundo a huma Ancora
38	1	Jncapeladura do Joanete de Proa	para dar fundo a segunda Ancora
39	1	Jncapeladura do Joanete Grande	Para hir pegar nas Amarras que se largarão sobre Bojas
40	1	Jncapeladura da Gatta	Para a Sender faroes – Logo que Anouiteser
41	1	Tope da Gatta	Anular hum signal q se tenha feito
42	1	Vaus do Joanete Grande	Para por no mar as Embarcaçoes miudas sejaõ para estarem prontas, ou para Rebocar

Página 14

Surto e A uella			
N: dos sinaes	Tiros de Pesas	Bandeira	
		Sueca	
		Lugar dos sinais	Significacois
43	1	Jncapeladura da Gatta	Quem tiver Praticos da Costa as mande a bordo do Comandante
44	1	Penol da Mezena	Para hir mais de Ló
45	1	Jncapeladura do Joanete Grande	Para hir mais Arribado
46	1	Tope da Gatta	Para Virar de Bordo
47	1	Vaus do Joane te Grande	Para que os Nauios de Transporte fiquem A barlavento, ou a Sotavento fora do fogo do Inimigo
48	1	Jncapeladura do Joanete d Proa	Para que os Hiates q Estiverem prontos com Artilharia, se cheguem a tacar a terra sem dar fundo
49	1	Tope de Proa	Para que outro qualquer Nauio cujo Destentiuo se largar, se chegue a tocar a terra sem dar fundo
50	1	Tope Grande	Para Emcorporar com O Comandante

Página 15

Siganes de Dia			
N dos Sinaes	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Branca, com quadrado azul no meio	
		Lugar dos signaes	Significacois
51	1	Penol da Mezena	Mestres dos Nauios de transporte a bordo do Comm. ^{te}
52	1	Tope da Gatta	Para nauegar pela Proa do Comm. ^{te} ate a Distancia de cinco milhas
53	1	Jncapeladura da Gatta	Para deminuir a quarta parte da Reçaó
54	1	Jncapeladura do	Para demunuir a terça par

		Joanete Grande	te da Recão
55	1	Incapeladura do Joanete de Proa	Para por a meja Reção
56	1	Vaus do Joanete Grande	Para dar a Reção outra Vez por jnteiro
57	1	Tope Grande	Para socorrer algum Nauio que fizer sinal de necessidade, ou mandar as embarcaoins miudas, Reçer a gente no Cazo de Emcalhar, ou va a pique
58	1	Pao da Bandeira	Afastarence os Nauios hums dos outros
59	1	Tope de Proa	Para daren fundo os Nauios grandes, a hum Ancorote

Página 16

Surto e A uella			
N. dos Signais	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Metade Branca e Vermelha	
		Lugar dos signaes	Significacois
60	1	Penol da Mezena	Para armar em Guerra as Embarcaoins miudas
61	1	Tope da Gatta	Para as embarcaoins miu das hirem atacar, juntando e com o que largar Bandeira por tugeza no mastro da Proa
62	1	Incapeladura da Gatta	
63	1	Tope Grande	Os Snr ^s cap ^{ms} de Mar e Grr ^a Comme. ^{te} dos Nauios, a Bordo do Com= mandante
64	1	Incapeladura do Joanete Grande	Hum offeical do Corpo A bordo do Commandante
65	1	Incapeladura do Joanete de Proa	Para dar fundo Em linha o 2 ^{do} Nauio na retaguarda e o terceiro ao centro
66	1	Vaus do Joanete Grande	Signal de que Apareçe Inimigo
67	1	Tope de Proa	Preparar p ^a Combate

Página 17

Signaes de Dia			
N: dos Signais	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Metade Branca e Azul	
		Lugar dos signaes	significacois
68	1	Penol da Mezena	Cafsa Geral
69	1	Tope da Gatta	Para dar Cafsa no quadrante do NE
70	1	Incapeladura da Gatta	Para dar Cafsa no quadrante do NO
71	1	Incapeladura do Joanete Grande	Para dar Cafsa no quadrante do SE
72	1	Incapeladura do Joanete de Proa	Para dar Casa no quadrante do SO
73	1	Tope de Proa	Para Largar a Cafsa
74	1	Tope Grande	Para por Em linha o Seg. ^o

			Nauio na Retaguarga, E o terceiro no centro
--	--	--	--

Página 18

Surto e A uella			
N: dos Sines	Tiros de Pesas	Bandeiras	
		Quarteada de Branco, e Vermelho	
		Lugar dos sinaes	Significasao
75	1	Tope Grande	Para mudar, o Nauio da Vanguarda, com os da Reta guarda
76	1	Tope de Proa	Para mudar o Nauio da Vanguarda com o do çentro
77	1	Tope de Gatta	Para mudar o Nauio da Retaguarga com o do çentro
78	-	Incapeladura do Joanete Grande	Para principiar o combate
79	-	Incapeladura do Joanete de Proa	Para Arribar sobre o Jnimigo, ou chegar mais p. ^a Terra, atacalla
80	-	Incapeladura da Gatta	Pacar para Sotavento do, Jnimigo a Embaracar que elle Arribes
81	-	Vaus do Joanete grande	Para seguir o Jnimigo
82	-	Penol da Mezena	Para ficar com preza, to Mando pose della

Página 19

Signaes de Dia			
N: dos Signaes	Tiros de Pesa	Bandeira	
		Quarteada da Branco e Azul	
		Lugar dos sinaes	Significação
83	-	Penol da Mezena	Para Abordar o Jnimigo
84	-	Incapeladura do Joanete grande	Para acabar o Combatte cecando o fogo
85	1	Tope de Proa	Para perguntar aos Nauios que formem em Aeraó, se= pã em, ou não Jntental, que responderáó; asim neste como, em outro qualquer cazo, com algum dos sinais a cacho
86	1	Incapeladura do Joanete de Proa	Mostrar que se pode Executar a hordem; e ao mesmo seruir para signal de Arouação, quando o Com mandante perguntar o parecer, de Algum Nauio, isto he de quem o Comanda
87	1	Tope grande	Mostrar que senaó pode Executar a hordem; sendo ao mesmo tempo signal do Dezaprouação
88	1	Incapeladura da Gatta	Para q se metaó Em linhas os dois Nauios, S. ^{ta} Anna, e Merçes,

			ficando na Retag. ^{da} dos de Guerra
--	--	--	--

Página 20

Surto e A Vella			
N. dos Signaes	Tiros de Pesas	Bandeira	
		Quarteada de Branco e Azul	
		Lugar dos Signaes	Significação
89	1	Vaus do Joanete Grande	Preguntas aos Navios se o tempo esta ou não capas de chegar a terra e trocar algum dos postos da costa de salle
90	1	Tope da Gatta	Por a çeguir as manobras do comandante ficando sempre em linha
91		Vaus do Joanete De Proa	Para Navegar, sem ser em Linha

Página 21

Signaes de Dia			
Nº dos Signaes	Tiros de Peca	Bandeira	
		Portuguezas	
		Lugar dos Sinais	Signifiasaõ
92	1	Pau da Bandeira Colhida	Auistar Navios de Mais Arriando a Bandeira tantas vezes, quantas forem os Navios
93	1	Pau da Bandeira Larga	Aiuistar Terra, ou Baxo
94	1	Tope de Proa	Signal de Necessidade qualquer que for
95	2	Incapeladura do Joanete de proa	Signal de Estas em perigo de Emcalhar
96	1	Penol da Mezena	Para o Segundo Navio hir p ^a a Retaguarda dos Navios de transportte, ficando o terceiro Navio no centro
97	1	Incapeladura da Gatta	Para o Segundo Navio – Largar a Retaguarda dos Navios de transportte, e navegarem os tres de Guerra Em culluna, o 3.º Navio na Popa do com

			md ^{te} e o 2 ^{do} na popa do 3r ^o .
--	--	--	---

Página 22

Surto e A vella			
Nº dos Sinaes	Tiros de Pesas	Bandeira	
		Portuguesa	
		Lugar dos Sinaes	Significação
98	1	Incapeladura do Joanette Grande	Para que alguma das Fra= Gata, ou Navios Armados em guerra, que emtender se pode chegar mais a Ter= ra atreal, ou fazer outra qualquer empresa, a ex escutar sem se por no peri go de emcalhar: do mes= mo signal uzará qual= quer para nos travar o comandante, que In tenta executar alguma acção, a que o commd ^{te} Respondera com o Sinal de aprovação ou de Negação
99	1	Vaus do Joane te Grande	Para se fazer exercício geral de Fogo

Página 23

Signaes de Dia			
N dos Sinais	Tiros de Pesa	Bandeira	
		Portuguesa	
		Lugar dos Signais	Significasaõ
100	1	No tope da Gatta	Para as embarcasoins, que não tem capelas saberem que se dis a missa a bordo do Na vio commandante para o qual se chega rão, fazendo atenção de ouvir a ditta Missa no modo possível o q se explica na adver= tencia N° 15 desde Régimento

--	--	--	--

Página 24

Surto E A vella			
N. dos Sinais	Tiros de Peca	Gualhardettes	
		Branco	
		Lugar dos Sinais	Significasoins
	1	Penol de Mezena	Para alçar bandeira no dia seguinte
	1	Incapeladura do Joanete Grande	Para serrar a Linha, ate hum de Amarra de Distancia
	1	Incapeladura da Gatta	Para Largar a Linha ate o distancia de duas A= marras
Vermelho			
		Penol da Mezena	Para tocar a sambeleia
		Incapeladura do Joanete Grande	Para salvar com nove gritos
		Incapeladura da Gatta	Para salvar com sette gritos
Azul			
		Penol da Mezena	Para Renovar a Guarda
		Incapeladura do Joanete Grande	Salvar com vinte e huma Pefsa
		Incapeladura da Gatta	Salvar com dezassete Peças

Página 25

Página 26

Signaes Para de Noite		
Distinção dos Navios para de Noutte		
Navios	De Guerra	Dois Lampioins no Pao da Bandeira
	De Transportte	Quatro Lampioins no Pau da Bandeira
<p>Os Destentivos a Sina hordenados, ficaõ sendo Bem Entelegiveis, pois naõ há luzes para outra couza alguma no Pau da Bandeira, e para que não haja equivoxasão, de que poderaõ ser na Inçarcia, se adverte, que andem ficar as ditas Luzes perpendiculares ao farol do eyo, que sempre estará a cezo.</p>		
Tiros de Peca	Lugar dos Signais	Significasaõ
1	Hum Lampião em cada Lais da verga seca	Para Largar as Amarras sobre Boias
1	Dois Lampioins em cada Lais da verga seca	Para dar fundo a hum Ancorotte, ficando assim prompto p ^a fazer a vella
<p>Tambem estes dois Signaes a Sima não podem ter equivocação, porquanto , naõ ha nos Signaes de nouite, do Regimento Impreço, Luzes nos-Laiszes das vergas</p>		

Página 27

Numerações, E precedencias das Embarcasoins de Transportte				
Embarcasoins	Numeros	Vocasoos	Soma	Total
Navios	1.º	St ^a Anna olainas	4	9
	2	N. Snr ^a das Merçes		
	3	N. Snr ^a da Conceifsaõ		
	4	N. Snr ^a da Purificasaõ		
Hiattes	5	N. S ^f do Bomfim	5	
	6	S ^m João Bauptistta		
	7	N. Snr ^a da Conceifsaõ e S ^m Jozê		

	8	N. Snr ^a da Conceifsaõ e das Almas		
	9	N. Snr ^a do Bomcusefso		

Página 28

Bordo da Nau de Sua Mag^{de} N. Sr^a de Belem/A vella defronte da Praça de Mazagão defesa/Fevr^o de 1769

Página 29

Anexo 8 – Rigimento de Sinais Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedellifsima Comandados Por Bernardo Ramires Esquivel Coronel do Mar Embarcado Na Nau S. Antonio e S. Jose Anno de 1784

Indice

Introdução.....	1
Bandeiras, e numeros que lhe correspondem.....	3
Sinais de Galhardetes.....	4 e 22

Signais numeraios

Cappitulos	}	1... da Ordem.....	6
		2... Discilpina da Esquadra.....	15
		3... Comonicação da Esquadra.....	25
		4... Manobras Surto.....	41
		5... Manobras á Vella.....	47
		6... Da Caça.....	55
		7... Evolucoens.....	59
		8... Do Combate.....	75

Signais de noute	}	Estando surtos.....	85
		Avella.....	93

Signais de Artelharia para tempo de Nevoa.....	101
--	-----

A Honra que sua Magestade me fas de me entre-/gar a sua Esquadra, e da mesma forma dos Senhores/Comandantes dos Nauios della, he nesta o Caziaô bem/destinta, e nos/obriga applicarmos todas as noças for/ças para merecer, e de zempenhar aquelle Real Com/ceito que nos elege

Pello que respeita ao serviço interno dos Na/vios, eu não adevirtirei couza alguma sobre esta ma/teria, que pertence as Ordenaças, e Regulamentos de

S. Magestade, e a mim somente conheca da falta/da sua execufaô, o que prezentemente seraô espe/ra, e pello que toca á dispoziçaô que os Nauios devem/ter para o combate, confio dos Senhores Comandan/tes, e mais officiaes deles os ponhaô na mayor ap tidaó, e acerto.

Neste Regimento uzarei para tudo de/Signais numerarios, com que mostrarei primeiro/no tope da Proa os Cappitulos, e depois no tópe /grande os signais; e me pareceo omitir as razoens

Página 1

em que me fundei para eleger este methodo, pois espe/ro que elle mesmo se acredite na sua facil, e prompta/execuçãõ, e quando algum dos mesmos Comandantes/lhe ache deficuldade ma fará logo presente para eu/o tirar de toda a duvida.

As ordens e signais deste Regimento se/devem ececutar prontamente respeitando só o/servifso de Sua Magestade, a gloria da Nacam,/e o bem do estado, na certeza de que a demora, ou fal/ta de execuçaô de hum signal, pode perder huma/acçãõ e huma Esquadra, advertindo que no Cader/no que deve haver a bordo, em que diariamente se mandaô escrever as ordens e novidades se lancem taó/bem os signais que se tiverem, e como se executarãõ.

Quando o chefe fizer signais sem des/tencaô alguma particular, seraô geralmente exe/cutados por todos os Navios, mas quando algum/dos signais for acompanhado com destentivo par-/ticular, executalo-haó aquelles a quem pertencer a ditta desticaó.

Página 2

Bandeiras, e numeros que lhe correspondem.

	Bandeiras	Vallor
Metade {	Branca e Vermelho.....	1
	Branca e Azul.....	2
	Vermelha e Azul.....	3

Quarteada	{	Branca, e Vermelha.....4
		Branca, e Azul.....5
Branca com Cruz Azul.....6		
Olandeza.....7		
Branca.....8		
Vermelha.....9		
Azul.....0		

O determinando assim o valor, e numero de/cada Bandeira se fará qualquer signal numero/rio, largando huma, ou mais Bandeiras, e lendo-as/de cima para baixo destinando o Tope de proa para/os capitulos, e o tope grande para os artigos, ou si/gnais, como ja fica referido, dividindofe as matérias/em capitulos, para neccitar menos bandeiras e ser/mais prompta a sua Execucao: Exemplo:= Quer-se/fazer o signal N° 25 do Cappitulo 3° Largar-se/há no tope de proa, huma bandeira metade Vermelha

Página 3

e Azul que Valle =3= para indicar o cappitulo =3°=/e no tope grande duas bandeiras, a de cima meya par/tida branca, e Azul que Valle =2= ca de baixo quarteada/branca, e azul que Valle 5 com que fica feito o signal/N° 25, do Capp° 3°, 3 e assignallado que seja hum Ca/pitulo todos os signais que se seguirem pertencem a/quelle mesmo cappitulo ainda que a bandeira de/lle seja arriada em quanto não for dorogado por ou/tra bandeira que note diferente cappitulo

Da mesma forma se estabelece huns sig-/nais supra numerariosn Incapeladura do Joanete de proa, assim/para o chêfe, como para os outros Navios que sendo/successivos aos signais numerarios Exemplo= faz/o chefe o signal N.° 25 Capp.° 2° para mostrar/os dias que tem de muniçoens de boca: os Navios/largarão na da Incapeladura de proa o numerario que conrespon-/de aos dias que tem das ditas muniçoens

Signais de Galhardetes

Tope de proa	{	Branco: intelligencia ou que se entende o signal
		Vermelho: que se naô entende o signal

Incapeladura da Gatta	{	Branco: Aprovaccão
		Vermelho: desaprovar
		Azul: para render e Guarda que será pelas/8 horas da manhen,/náo havendo motivo que faca/mudar esta regra

Página 4

Destentivos particulares

Penol da Mezena { Branco: N. S. do Bom Sucesso
Vermelho: Tritão
Azul: Golfinho

Jncapeladura do { Azul: Primeira divizão
Joanete de proa { Vermelho: 2ª... divizão

Os Navios logo que o Cheffe largar no to/pe de proa a bandeira que note pello seu numero/o Cappitulo em que se vai fazer signais largaráo/no mesmo tope de proa Gallhardete branco que he/o signal de intelligencia, conservando athe que/se faca o signal numerario no tope grande para/mostrar que entendeu o Cappitulo e o signal,/e quando senão entender qualquer signal/se largará Gallhardete vermelho no mesmo to-/pe de proa

Página 5

Cappitulo 1º

Ordem

Sinais numerários

0. Annular hum signal que adiante se faca.
1. Para que venhaõ a bordo do Chefe os Comandantes dos/Navios
2. Que venhaõ os Comandantes e Segundos Cappitaens/de Mar e Guerra
3. Chama aos Comandantes e officiaes do detalhe tran/zendo o Estado da Guarnicaó as escalas do Servico e o/Caderno das ordens e novidades.
4. Aos Comandantes a Companhados de algum oficial/prompto para se escrever alguma ordem
5. Aos Segundos Cappitaens Tenentes a onde naó ouver os/sobre ditos
6. Aos officiaes do detalhe trazendo o que ja fica re/ferido no artigo terceiro
7. Algum Cappitaô Tenente qualquer que seja
8. A hum Tenente do Mar
9. A hum Sargento de Mar e Guerra
10. A todos os Cappitaens das Companhias

Página 6

11. A todos os Cappitaens da Infantaria
12. Aos Cappitaens de Artelharia
13. Aos Escrivaens
14. Aos officiaes do detalhe e Escrivaens que tragam os/Livros
15. Aos Dispenseiros
16. Aos escrivaens e despenseiros
17. A todos os officiaes Marinheiros
18. Aos Mestres

19. Aos Contramestres
20. Aos Guardiaens
21. Aos Primeiros Pillotos
22. Aos Segundo Pillotos
23. Aos Primeiros e segundos Piloutos
24. Aos Praticos de Barras,e Costas
25. A todos os Carpinteiros e Callapates com as/suas ferramentas
26. Aos Carpinteiros somente com ferramentas
27. Aos Callapates com ferramentas
28. Ao primeiro Carpinteiro, e primeiro Callapate/sem ferramentas

Página 7

29. O Primeiro Carpinteiro sem ferramenta
30. O Primeiro Calapate sem ferramenta
31. Os Primeiros Cirurgiaens
32. Aos Cirurgiaens, primeiros e segundos
33. Aos Escalleres
34. As Lanchas
35. Aos Segundos Escalleres
36. Lanchas prontas para espirar com anco/rote viradores, e deste mesmo signal uzara qualquer Navio que tiver neccesidade das/ditas lanchas
37. Para que venhaó todas as embarcacoens mi/udas prontas para Rebocar, ou para outro/fim, o mesmo signal para qualquer Navio/que as precizar.
38. Pede o Estado actual da Guarniçaó
39. Que venha o Estado das muniçoens de boca/e aguada
40. Dar muniçoens de Guerra
41. Dar sobreselentes do Mestre, que tudo deve/vir declarado, a Receita, Despeza, e em Ser.

Página 8

42. Para que se vaó buscar ao Arsenal moniçoens/para a Raçaó diaria
43. Que se vam buscar aos Arcenaens os Sobresellen/tes, moniçoens de boca, e de Guerra para prehen/cher as faltas
44. Que se pode mandar as Lanchas fazer agoa
45. Que se levem ao Hospital os doentes e falecidos
46. Para hir hum oficial e Cyrurgiaó visitar/os doentes aos Hospitaes que tocava por Esca-/la ao Navio que no dia antecedente fizer a/guarda de Capelaó e Cyrurgiaó vindo dar par/te ao Navio Chefe
47. Para não mandar mais doentes ao Hospi-/tal, secorrelos a bordo
48. Para hir buscar aos Hospitaes os Convalecidos
49. Para que se mandem prender os desertores da/marinhage
50. Para que se mandem pedir ao Arcenal as/praças que faltarem para completar a ma/rinhage

51. Para que se mandem pedri aos Regimentos/as praças que faltarem para completar a Tro/pa

Página 9

52. Para que se mandem a bordo do Chefe os Regi/mentos dos Signais

53. Para que as Embarçaõens miudas vaõ Socor/ter ao Navio que fizer signal de necefsidade/qualquer que for

Surtos e Senhas

Que o chefe indicara por algum dos Signais/seguintes cujo methodo embarça que se po sa recelhar por algum inconfidente

54. N. S.^a da Conceiçao_____Portugal

55. N. S.^a da Madre de Deos_____Lisboa

56. N. S.^a da Penha de França_____Porto

57. N. S.^a do Livramento_____Braga

58. N. S.^a do Bom Suceso_____Evora

59. N. S.^a da Piedade_____Bellem

Quando o chefe por algum dos Signais/acima ordenar o Santo, Senha que se hade/distribuir naquele dia se lançará logo no /Caderno das Ordens, distribuindo fe entre o pôr/do Sol, e as Ave Marias, advertindo que o ul/timo Santo que o Chefe ordenou Se Continuara

Página 10

a distribuir todos os dias, em quanto o Chefe naõ ordene/outro por algum signal

No Cazo defse apartar algum Navio, assim/elle como todos os mais da Esquadra abrião os Seus Co/mandantes a Carta de Prego que para efse fim se/destrubuir, naõ a comonicando a outra alguma pefsoa

60. Preparar para fazer á Vella no dia seguinte

61. Preparar para fazer á Vella no mesmo dia

62. Para os Navios mostrarem que estaõ ou naõ prom/ptos para se fazerem á Vella fazendo o signal de/aprovação para dizer que sim, e do negaçãõ/para dizer que naõ

Página 11

(Páginas 12,13 e 14 em branco)

Capitulo 2º./Disciplina da Esquadra

1. Annular hum signal que adiante se faça

2. Que nenhuma pefsoa pofsa hir a terra/e quando algum dos Commandantes tenha ne/cefsidade de hir o mandar pefsoa da sua com/fidencia largará este mesmo signal, a que/o Chefe responderá com o Signal de aprovação/ou de negaçãõ

3. Que pofsaõ hir a terra alguns officiaes/de Patente e inferiores, sem que pofsaõ dromir/em terra

4. Que se mandaraõ a terra os Cabeças de Ran/chos a buscar provizoens sem que pofsaõ dro/mir em terra
5. Que se mande huma pefsoa de cada Ran/cho a lavar a roupa dos mesmos Ranchos,/ elegendofe para isto os mais capazes e seguros
6. Licenciar a guarniçaõ pelas terças partes } p.^r 24
7. Para licenciar a guarniçaõ por metade } horas

Página 15

8. Licenciar a guarniçaõ pella terca parte } P.^r 48 horas
9. Licenciar a guarniçaõ por metade }
10. Para que toda a gente se recolha a bordo dos seus/Navios, dandofe por a Cabadas todas as licenças/no cazo que as haja, qualquer dos outros Na/vios a quem faltar gente repetirá este signal.
11. Para embandeigar no dia seguinte, cujas ban-/deiras se largaraõ ao Nascer do Sol, seguindo to/dos o Navio Chefe tanto para infsar como/para a Rear
12. Para arear as bandeiras no cazo de ser preciso/fazello antes de seppor o Sol, advertindo que os/Toppes grandes, e de proa, aonde se fazem os sig/nais estaraõ dezembaraçado
13. Preparar para salvar no dia seguinte
14. Para salvar no mesmo dia não perdendo/tempo de pôr prompto
15. Para passar os cabos paralellos ás vergas/em que a gente se segura
16. Para pôr a gente nas vergas bem compaçada/e prompta para salvar com gritos

Página 16

17. Para Salvar com o numero de gritos que determinar/ o Signal supranumerario
18. Para que as Salvas de Artelharia que se seguirem sejaõ/Cada Navio sobre sy principiando o segundo logo de/pois do ultimo tiro do primeiro Navio, sobre os mais por/sua graduacão
19. Para que as Salvas sejaõ juntas, principiando todos/os Navios ao Segundo tiro do Navio Cheffe
20. Que a primeira salva que se fizer seja com gritos pri/meiro, cujo numero mostrará o Signal supranumerario/e para este fim não estando a gente nas vergas, se man/dará logo subir para ellas, seguindofoe aos gritos tres/descargas da fuzilaria de toda a tropa, e depois a Sal/va da Artelharia
21. Para Salvar com o numero de tiros que determi/nár o signal supranumerario e a salva princi/piará quando este signal se arrear
22. Para Salvar com o numero de gritos Conforme o Sig

Página 17

- o signal supra numerario, e tres descargas de fuzelaria/de toda a tropa, sem salvar com Artelharia, e toda a/salva seja de gritos somente ou tambem composta de/fogo principia ao arrear do Signal
23. Para mostrar por hum Signal supranumerario as/praças que faltaõ para completar a Guarniçaõ
 24. Mostrar o numero dos doentes que tem no Hos/ pital
 25. Mostrar o numero dos doentes que tem a bordo
 26. Mostrar os dias que tem de muniçoens de boca dan/do a Ração por inteiro

27. Mostrar os dias de Agua
28. Mostrar os dias de dietas
29. Para mostrar os Toneis de agua que ha Cheyos

Página 18

30. Mostrar os quintaes de biscouto que tem
31. Mostrar o s quintais de mantimentos de pezo/que tem
32. Mostrar os sacos de seis alqueires que há de/legumes
33. Mostrar as pipas de vinho, que ha cheyas
34. Mostrar os dias de Lenha que tem fazendofe/a Conta ao gasto diario e a soma de achas que/se embarcou
35. Para pôr agoa a Tonel sem desperdiço
36. Para por agoa a Raçaõ
37. Para dar só tres quartos de Raçaõ de manti/mento
38. Para dar dois tercos de Raçaõ
39. Pôr á meya Raçaõ
40. Para regullar a Raçaõ de forma que chegue aos

Página 19

dias que mostrar o signal supranumerario/regulando tambem as dietas

41. Para pafsar mostra no mesmo dia de tarde
42. Pafsar mostra ou Revista no dia seguin/te de manhán
43. Para fazer exercicio geral de fogo de fuzil e Ar/telharia só com escorvas advertindo que os Exer/cicios particulares seraõ continuos e arbitrarios
44. Para avizar de que ha castigo publico em/hum dos Navios, o qual largará huma ban/deira vermelha no penól da mezena, e as Equi/pagens de todos os Navios, se acharaõ em cima/para prezenciar o ditto castigo
45. Para que se leyaõ as Ordenanças a toda/a guarniçaõ isto he, alem, dos dias em que/ha ordem para se lerem
46. Para que saya a ronda que vera por Escalla/principiando pello Navio do Chefe cuja Ronda/meya hora antes de tocar a recolher, hira receber/as ordens a bordo do Navio Cheffe

Página 20

47. Para que naõ Saya a ronda
48. Para que se metaõ dentro as Embarcaçoens mi/udas.
49. Para que se deitem fora as Embarcaçoens mi/udas e querendo seja só huma se indicará/qual hade ser com o Galhardete que lhe corres/ponde. pag. 22
50. Para que as lanchas pofsaõ hir pescar
51. Para que as lanchas se retirem da pesca cujo/signal podera repetir qualquer Navio que/la tiver sua lancha

52. Para que se possa prover de peixe chaman/do os barcos a bordo, ou mandando alguma/embarcação miuda atracar com elles imi/tando o que fizer o Navio Cheffe
53. Para que as Embarçaçoens miudas vão para/os seus Navios, e alem deste signal se estaba/lecem os seguintes de

Galhardetes

Página 21

Galhardetes

Incapeladura	}	Branco: Para chamar o Escaller
Do Joanete grande		Vermelho: Chamar a lancha
		Azul: Chamar o segundo Escaller

54. Que se torne a dar Raçaõ por inteiro
55. Para levantar as portas a Bateria de/huma e outra banda para arejar a Coberta
56. Para levantar huma porta fim, e outra/naõ intrepolladas de huma e outra banda
57. Para levantar as portas da banda do/bombordo
58. Alevantar as portas da banda de Estibordo
59. Para levantar huma porta sim, e outra/naõ de bombordo
60. Para levantar huma porta sim e outra/naõ de Estibordo

Página 22

61. Para fechar as portas
62. Para que á noute não apareçaõ luzes e se escndaõ/bem as da bitacula, e neste Cazo se diminuíram/as distancias entre os Navios
63. Para os Navios mostrarem se tem ou não tem/praticos de Costas e Barras fazendo Signal/de aprovaçaõ para dizer que sim, e o dezapro/var para dizer que não Pag. 4
64. Para tomar praticos da Barra
65. Para mandar embora os praticos da Barra

Página 23

(Página 24 em branco)

Capitulo 3º/Comunicacão da Esquadra/Signais numerarios

1. Annular hum signal que adiante se faça
2. Que aparecem Navios demais }
pella parte do bom bordo } Mostrar seã o nume
3. Que aparecem Navios demais } ro dos Navios por hum
por Estibordo } signal supra nu
4. Navios demais pela proa } merario
5. Navios demais pela popa }

6. Que os Navios que aparecem são de suspeita
7. Que os Navios que aparecem são inimigos
8. Que os Navios que aparecem são Neutros

Página 25

- | | | |
|--|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 9. Que aparece terra ou baixo no quadrante do NE 10. Que aparece terra no quadrante do SE 11. Que aparece terra no quadrante do SO 12. Que aparece Terra do NO 13. Para que se fonde | } | <p>Mostrando por hum signal supra numerario o rumo a que demostra que são os de cada quadrante</p> |
|--|---|--|

14. Para mostrar que se achou fundo indicando/as braças pelo signal supra numerario
15. Para mostrar que ha prigo no rumo q se segue
16. Para mostrar que ha fogo no Navio o qual/manobrará como melhor lhe Convier
17. Mostrar que há motim ou levantamento
18. Mostrar que há havarias de Consequencia em/alguma parte da mastreação pondo hum Ga/lhardete qualquer que seja no lugar em que for a havaria
19. Mostrar que tem agoa aberta indicando pe/lo signal supra numerario as polgadas que

Página 26

fas em vinte e quatro horas

20. Para mostrar que tem avaria no leme, ou/Cana do mesmo
21. Mostrar que vai garrando
22. Mostrar que perdeu huma Ancora
23. Mostrar que esta com necefsidade qualquer/que for
24. Mostrar que esta com prigo
25. Mostrar que esta em Calhado
26. Para mostrar que não pode auguentar a ve/lia e que precisa de diminuir o panno
27. Mostrar que não pode auguentar e que/preciza hir mais a Ribado
28. Mostrar que o Comandante esta doente de/cuidado
29. Mostrar que o Comandante Faleceo
30. Que faleceu hum official do Corpo

Página 27

- | | | |
|--|---|------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 31. Que faleceu o Sargento de Mar e Guerra 32. Que faleceu hum official da Artelharia | } | de Patente |
|--|---|------------|

33. Que faleceu hum official de Infantaria }
 34. Que faleceu hum official de Artelharia } Inferiores

35. Que faleceu hum official de Infantaria
 36. Para mostrar que faleceu algum outro offici/al do Navio qualquer que for
 37. Que faleceu hum homem da Marinhage
 38. Que faleceu hum Soldado de Artelharia
 39. Que faleceu hum Soldado da Infantaria
 40. Que Cahio hum homem ao Mar: o Navio/a quem acontecer manobrará como quizer/deitando embarcação fora, e fazendo deligen/cia para o salvar e o mesmo executara ou/tro qualquer Navio qu o pofsa fazer se/gundo o lugar em que estiver
 41. Para mostrar a latitude em que cada/hum ficou ao meyo dia proximo, indicado/pelo signal supra numerario, isto he pelo

Página 28

que toca aos Graos e se mostraraõ os minutos/pelo mesmo signal numerario posto no/vaos do Joanete de proa

42. Para mostrar a Longitude em que se ficou/ao meyo dia próximo, executandofe como a/çima fica dito, e para que não seja preciso tres/bandeiras, estando a Oeste do primeiro Meridia/no, se escuzaraõ os trezentos indicando somente/as dezenas e unidades; Exemplo =quer se mos/trar que se ficau na longitude 359° omitir se/ha os trezentos pondofe só os 59°.

Perguntas a que haõ Responder/os Navios, com o Signal de aprovaçãõ ou dezaprovaçãõ

43. Se convem a Ribar
 44. Se convem tornar o porto nais proximo
 45. Se he bom o bordo que se segue, ou se convem vi/rar de bordo
 46. Se se pode hir toda a noute no bordo da terra

Página 29

47. Se se pode hir athe a meya noite no bordo da terra
 48. Se convem por á Capa
 49. Se convem bordejar para não cahir para sotta/vento, nem chegar para a terra
 50. Se convem hir buscar a Barra
 51. Se convem dar fundo
 52. Se convem estar surto, e sustentar o Ancoradou/ro
 53. Se convem fazer a vella
 54. Se convem cortar os Mastros
 55. Se as Equipagens estaõ bem subordinados e bem/promptas ao trabalho
 56. Se as Equipagens estaõ bem disciplinadas pa/ra combater

- 57. Se convem atacar o inimigo
- 58. Se convem atacar promptamente
- 59. Se convem demorar o ataque
- 60. Se convem evitar o combate

Página 30

- 61. Se convem Retirar
- 62. Para por prompta bandeira, e tamula da Na/cam que o Chefe quizer largar, que sera igu/al ao Galhardete que se incar no Pau da/Bandeira de Popa, e no Cazo de se ter larg/ado bandeiras Estrangeiras e o Chefe quizer que/se arriem estas, e se larguem as Portuguezas,/incara tamula Portugueza no mesmo pau/da bandeira para que ao arrear da ditto/tamula, se arreem humas, e se infsem outras bandeiras
- 63. Para arrear bandeiras quais quer que se/jaõ, e todas estas manobras se Executaraõ ao/arrear do signal
- 64. Para advertir da falça de Rotta que o chefe/quer seguir naquela noute, seja porque/a Esquadra he Cafsada por huma força su/superior ou que tenha sido descuberta pelos/Cafsadores do inimigo, cujo plano que se ha/de seguir, se mostrará pello signal supra/numerario Correspondente ao numero de quais

Página 31

quer dos planos que sraõ numerados.. Afalça de Rotta serve tambem para enganar e a/proximar ao inimigo forçando-o ao Combate

Planos de falça de Rotta

- 1. Virar por davante logo que a noute/cer athe pela manheé
 - 2. Virar por davante logo que anoitecer/athe a meya noute que se tornará a/virar athe pela manhán
 - 3. Virar por davante logo que a noute/cer athe as duas horas que se tornara/a virar athe pela manhán
 - 4. Virar por davante logo que anoutecer/athe as des horas, virando athe as du/as, e tornando a virar athe pela ma/nhán
 - 5. Virar por davante as duas horas/athe pella manhán
 - 6. Virar por davante a meya noute/athe penla nanhán
- } Indo á bo/lina

Página 32

7. Virar por davante ás des horas athe pe/lla manhán
 8. Virar por davante logo que escurecer/athe ás des horas que se aribará qua/tro quartas do vento athé ás duas ho/ras que se pura a poupa athe pela/manhan
 9. Seguir o mesmo rumbo ate as des horas/da noite, aribando á dita hora qua/tro quartas do vento ate as duas ho/ras que se deitará a poupa athe/pella manhan
 10. Virar por davante até a meya noi/te que se deitará a poupa athe pe/lla manhan
 11. Seguir o mesmo bordo athe a meya/noite que se deitará a poupa athe/pela manhan
 12. Arribar quatro quartas do vento/logo que escurecer athe a meya nou/te, que se deitará ate pela manheé/a poupa
- } Indo á bo/lina

Página 33

13. Virar em roda logo que escurecer, fican/do quatro quartas aribado do vento/no outro bordo athe a meya noute/que se deitara a poupa athe pella/manhan
 14. Deitar a poupa á meya noute athe/pella manhan
 15. Por á bolina no mesmo bordo logo/que anoitecer áthe pela manhan
 16. Por á bolina no outro bordo logo que/escurecer athe pella manheé
 17. Por á bolina no mesmo bordo athe/a meya noite que servirá por davan/te athe pella nanhan
 18. Por á bolina no outro bordo athe/a meya noite que servirá por da/vante athe pella manhan
 19. Seguir o mesmo rumbo athe a me/ya noite que se porá a bolina athe/pela manhan
 20. Virar em roda seguindo no outro bor-
- } Indo á bolina
- } Com vento/Largo

Página 34

- bordo as mesmas quartas arribando do vem/to athe a meya noite que se porá a bo/lina athe pella manhan
 21. Virar em roda no outro bordo seguindo/as mesmas quartas, arribado do vento/athe pella manheé
 22. Deitar a poupa logo que escurecer athe/pela manhan
- } Com vento/largo

- | | | |
|--|---|--------------------------|
| <p>23. Meter de ló a mura a bombordo qua/tro quartas
Aribado do vento athe a me/ya noite que se purá á
bolina athe pe/la manhan</p> <p>24. Meter de ló a mura a Estibordo qua/tro quartas
arribado do vento athe a/meya noute que se pura a
bolina athe/pela manheé</p> <p>25. Meter de ló quatro quartas aribado/do vento athe pela
manhan aberto por/bombordo</p> <p>26. Meter de ló logo que escurecer quatro/quartas
arribado do vento a mura a Esti</p> | } | <p>Indo a pou
pa</p> |
|--|---|--------------------------|

Página 35

- | | | |
|---|---|-------------------------|
| <p>a Estibordo athe pela manhan</p> <p>27. Por a bolina logo que escurecer a mura/a bombordo
athe pella nanhán</p> <p>28. Por á bolina logo que escurecer a mura a Es/tibordo
athe pella manhan</p> <p>29. Por á bolina logo que escurecer a mura a bom/bordo
athe a meya noute virando no ou/tro bordo athe pela
manhan</p> <p>30. Por á bolina logo que escurecer athe a/meya noite a
mura a Estibordo que/se virará athé pela manhan</p> | } | <p>Indo a
poupa</p> |
|---|---|-------------------------|

65. Para mostrar que esta livre de perigo
66. Para mostrar que se pode executar a ordem
67. Mostrar que Senaõ pode Executar a ordem

Quando o Cheffe fizer qualquer dos sinais/ açima a algum dos Navios respondera com o galhar/dete de aprovação para dizer que sim, e com o de/negação para dizer que não mas quando qualquer/dos Navios quizer fazer algum dos dittos sinais sem

Página 36

- que o chefe lhe pergunte, largara o mesmo sig/nal numerario que se refique o que quer dizer
68. Para mostrar por hum Signal supra numera/rio as pefsoas que faltaõ ainda para se confe/carem na forma das ordens, e quando estejaõ já/todos confecados se repitaõ este mesmo sig/nal
69. Para que o Navio, ou Embarcação que se des/tinguir por hum signal particular, naó dê/fundo e fique bordejando de vigia a vista da/Esquadra para fazer sinais dos Navios que/aparecem na forma ja referida
70. Que o Navio que anda de vigia venha dar fun/do

71. Para que o Navio que se distinguir se faça/a vella e fique bordejando de sentinela ou vigia
72. Para que as Embarçaõens que não tiverem/Cappelaõ saberem que se dis a Missa a Bordo/ do Navio Chefe para o que se chegaraõ fa/zendo tençaõ de ouvir a ditta Missa no modo/ possivel logo depois que do Navio Cheffe

Página 37

se largar este signal tocarãõ os tambores a Missa,/atirandofe hum tiro de peça quando principiar/e ao tempo de alevantar a Deos baterãõ os tambores/a marcha arriando-se tres vezes o mesmo signal/e no fim da Missa sera totalmente arreado

Na falça derrota os Navios navegaraõ/na mais curta distancia que o tempo premetir/e quando haja alguma grande mudança de vento/que altere o plano ordenado, hevaera o mayor cuida/do de observar e seguir as manobras do Navio Chefe/que sempre seraõ aproximadas ao plano que se se/guia, e porque a falça derrota pode servir para/aproximar do inimigo, ou para afastar, e sepa/rar totalmente dele, em qualquer dos cazos se de/ve fazer grande força de vella, e naõ devem apa/recer luzes ainda que para isso não tenha ha/vido signal

Página 38

(Páginas 39 e 40 em branco)

Capitulo 4/Manobras Surto

1. Annular hum signal que adiante se faça
2. Para Envergar o pano miudo, Gatta e Joanetes
3. Envergar papafigos e gavias
4. Dezenvergar o pano miudo
5. Dezenvergar os Papa figos, e Gavias
6. Envergar todo o pano
7. Dezenvergar todo o pano
8. Arrear vergas e mastareos
9. Inçar mastareos e vergas
10. Arrear as vergas dos papafigos

Página 41

11. Inçar as vergas dos papafigos
12. Deitar a baixo as vergas de Joanetes e Sobre Ceva/deira
13. Inçar as vergas de Joanetes e Sobre Cevadeira
14. Alimpar e a sear os Navios por fora
15. Para se pintarem os Costados
16. Alimpar a linha de agoa com lados ordinarios
17. Para dar os mayores lados que for posivel
18. Para que endireitem os mastareos

19. Ferrar melhor o pano
20. Largar para o fundo mais Ancoras segurandofe/cada hum Como entender
21. Para suspender as ancoras extraordinarias
22. Para emmendarce a hir buscar o seu lugar/tendo garrado vindo as Espias
23. Para emmendarce o reboque

Página 42

24. Para vir buscar o seu lugar a vella
25. Para ficar icar sobre huma ancora
26. Para por a pique
27. Pata tornar arrear a amarra
28. Signal de Vespura de partida
29. Para desfazer os Lais das Gaveas e Gatta
30. Para desfazer as Gaveas e Gatta deixando as/Cahir sobre os cestos
31. Incar e Cafsar as Gaveas e Gatta imitando a/tudo mais o navio do Cheffe
32. Para fazer á vella, abatendo ou fazendo Ca/beça por bombordo
33. Para fazer á vella abatendo por Estibordo
34. Para se fazer primeiro a vella o Navio Cheffe/e depois os outros sucefsivamente por sua/graduação

Página 43

35. Para que primeiro se faça a vella o Navio que/se destinguir por signal particullar
36. Para que os outros Navios se façáo a vella
37. Para se fazer a vella o mais breve o mais breve que/Cada hum poder sem outra alguma atenção
38. Para Largar as amarras e fazer a vella deixan/do as sobre Boya
39. Para cortar as amarras deixando Boyas nos/chicottes
40. Para fazer á Vella suspendendo huma ou/mais Ancoras e cortando a ultima amarra/sobre a qual se devem fazer a Vella deixando/Boya no chicotte
41. Para Executar a mesma Manobra sobre di/tta sem deixar Boya nos chicottes
42. Para largar o pano a enchugar
43. Para ferrar o pano

Página 44

(Páginas 45 e 46 em branco)

Capitulo 5.º/Manobras á Vella

1. Annular o signal que se tenha feito
2. Para que o Navio a quem se fizer o signal particu/lar seponha na proa do Cheffe
3. Para tirar da proa do Cheffe e hir para o seu lugar
4. Navegar pella proa na distancia de huma legoa
5. Navegar pella proa a fazer a descoberta athe/a distancia de tres legoas de forma que sempre/se vejaó os/signais

6. Bordejar para barlavento para o mesmo fim/athé á distancia que pofsa ver os sinais
7. Para virar, e seguir pela perpendicular do ven/to pella poupa para o mesmo fim athe a distan/cia que pofsa ver os sinais
8. Navegar a Barlavento do Cheffe na distanci de/huma milha pouco mais ou menos

Página 47

9. Navegar a sottavento do Cheffe na ditta distan/cia
10. Para reunir e incorporar buscando cada hum/o seu lugar
11. Para que o Navio cujo distintivo se largue vire/de bordo, e torne depois a virar sendo preciso pa/ra hir buscar o seu lugar
12. Navegar sem formatura, em distancia propor/cionadas ao tempo que ouver
13. Para fazer força de Vella
14. Pafsar a falla do Cheffe, e o mesmo signal para/quem lhe quizer fallar
15. Diminuir de pano
16. Para se mostrar que se hade de seguir toda a/noite o mesmo rumo
17. Que de noite se hade virar ou mudar de rumo
18. Por as Gaveas nos primeiros Vinzes

Página 48

19. Gaveas aos segundos Vinzes
20. Gaveas aos terceiros Vinzes
21. Tirar dos terceiros Vinzes
22. Tirar dos segundos Vinzes
23. Deitar as Gaveas fora dos Vinzes
24. Ferrar os Joanetes
25. Largar Joanetes
26. Ferrar a Gatta
27. Largar a Gatta
28. Ferrar a Gavia
29. Largar a Gavia
30. Ferrar o Vellaxo
31. Largar o Vellaxo
32. Ferrar Gaveas ao mesmo tempo, e Gatta se estiver/larga

Página 49

33. Largar as Gaveas ao mesmo tempo e a Gatta
34. Carregar á vella grande
35. Carregar o Fraquete
36. Largar ou amurar a Vella Grande
37. Largar o Fraquete

38. Largar, ou amurrar os papafigos ao mesmo tempo
39. Carregar ao mesmo tempo os papafigos
40. Navegar em Gaveas
41. Navegar em papafigos
42. Navegar com as quatro Vellas, papafigos e/Gaveas
43. Por a Capa com á vella grande
44. Por a Capa com a Mezena
45. Por a Capa com a Gavea
46. Para atravefar com a Gavea Sobre

Página 50

47. Para atravefsar com o Vellaxo Sobre
48. Para marear com a mesma amura com que se/Estta a Capa ou atravefsado
49. Para marear no outro bordo
50. Dezaparelhar, e arrear as vergas dos Joanetes/Sobre Sevadeira
51. Incar, e aparelhar as vergas de Joanetes/Sobre Sevadeira
52. Aribar ao porto mais proximo
53. Virar por davante, estando a Esquadra/sem formatura
54. Virar em roda estando a Esquadra sem for/matura
55. P^a Cada hum Manobrar livremente seja/na sahida e entrada dos portos, e barras/ ou para dezaterrar de algum Empenho/ ou perigo, como tambem com a Rages de/ Calma, para os Navios se afastarem huns/dos outros
56. Para dar Reboque a alguma Embarçaõ/que se atraze ou Sotavento

Página 51

57. Preparar para dar fundo
58. Dar fundo a huma Ancora
59. Dar fundo a hum Ancorote
60. Dar fundo sem formatura
61. Para que os Navios se amarrem e se segu/rem expiando outra Ancora para onde/Convier
62. Para hir mais de ló
63. Para hir mais arribado
64. (ilegível)
65. (ilegível)

Página 52

(Páginas 53 e 54 em branco)

Capitulo 6.º/Da Caça

1. Annular hum signal que adiante se/faca
2. Dar Caça no quadrante de NE
3. Caça no quadrante de SE

4. Caça no quadrante de SO
5. Caça no quadrante de NO
6. Para que o Navio a quem se fizer signal/particular, vellege a ganhar huma distancia/media entre o Cafsador e o Chefe, e os Cafsadores/devem hir safos e prontos para attacar o ini/migo o que faraõ sem outro algum signal
7. Para largar a caça e no cazo que os Navios/Cafsadores entendaó que convem prezistir/no mesmo empenho depois de terem feito sig/nal de inteligencia largaraõ huma bandeira

Página 55

Hollandeza de quadra no tope grande que repiti/ra o Navio entre medio o que o Chefe pora o si/gnal de inteligencia porem senaó obstante/a instancia repetir o signal de largar a Caça/se retirarão os Cafsadores emmediatamente

8. Para que se traga á falla do Cheffe as Embar/çaçoens reconhecidas
9. Para que se traga a bordo do Cheffe, o Cappitaõ de/huma ou outras embarçaçoens reconhecidas
10. Para preguntar aos Navios Caçadores se an/da mais que a Embarçação ou Embarçaçoens a/que daó Caça que respondera com o signal de/aprovação para dizer que sim e com o de ne/gaçaó para dizer que não, e para averigu/ar o referido hiraõ sempre marcando o rumo/a que lhe ficaõ as Embarçaçoens que Caça
11. Para que se atire á alguma Embarçação que/pafsar proxima da Esquadra
12. Para tomar pofse das prezas e goarnecellas

Página 56

(Páginas 57 e 58 em branco)

Capitulo. 7º/Evoluçoens

1. Annular o signal que adiante se faça
2. Para o Chefe mostrar que se vaõ fazer Evoluço/ens pondo-se para isso os Navios promptos
3. Que a Esquadra se forme em Coluna, ou linha/de Comboy, o segundo Navio na poupa do primei/ro, o terceiro na poupa do segundo, o quarto na/poupa do terceiro e a sim os mais por sua gra/duaçaõ. os preceitos desta linha he seguir os mo/vimentos do Navio testa de Coluna, hindo sem/pre o segundo Navio virar, orçar, a ribar nas/agoas, ou lugar em que fes o primeiro Navio/e da mesma forma os outros, e pello que respei/ta a distancia que os Navios andem ter huns/dos outros serâ o mesmo de amarras indicado/pello signal supra numerario seguindo lo/go o signal da formatura, a coluna quando

Página 59

he a bolina he o mesmo que a linha de Batalha, s só se/destingue na amyor distancia que os Navios tem entre/si porque na linha de Batalha sera a distancia de/meya amarra, ou ainda menos se o tempo o preme/tir, e a da Coluna deve ser ordinariamente de duas/amarras, naó se determinando outra pelo signal/supra numerario

4. Virar por davante pela contra marcha
5. Virar pella contra marcha passando ca/da hum dos Navios por barlavento do immediato que/chefia pella poupa. Esta Manobra se executara/diminuindo pano os Navios que ainda naõ viraõ/forçando de Vella o que vai a virar para que se naõ/embarace com o immediato
6. Virar em roda pella contra marcha passando o primeiro/Navio da vanguarda e toda a linha por sotavento do/ultimo da retaguarda
7. Virar por davante ao mesmo tempo nesta manobra se Ob/serva a seguinte regra Quando servira para a recttagu

Página 60

guarda principia pello Navio da rectaguarda/e quando se torna a irar principia pello Navio/da Vanguarda, seguindofe sucefsivamente os ou/tros cada hum sobre sy: advertindo que cada/hum dos Navios metera o leme de ló, a virar/quando aquelle que apreceder na manobra/fizer a Lalarga á Ré que sera segura para e Vi/tar abordagens. E logo que cada hum virar di/minuira de pano chegandofe a trinca com ven/to para naó largar as distancias

8. Virar em roda ao mesmo tempo observando prin/cipiar na forma da regra sobre dita, Mas os Na/vios vaõ logo sucessivamente aribando porque naó tem perigo de mentirem

Ordem de Marcha: he huma for/matura em que os Navios se metem sobre a li/nha de bolina de huma ou de outra a mura/navegando a outro rumo: A primeira ordem de Mar/charse a melhor para as pequenas Esquadras pela/facilidade de pacar a linha de Batalha

Página 61

9. Para que a Esquadra estando sem formatura, ou in/do em coluna, se forme na primeira ordem de Mar/cha sobre a linha de Bolina de B.B. Com vento lar/go conservando o mesmo Rumo
10. Passar a primeira ordem de Marcha sobre a linha/de bolina de Estibordo na forma dita qualquer des/tas manobras se executara, navegando o primeiro Na/vio de forma que os outros se possaó arranjar fican/do todos sobre a linha de bolima ordenada para/que metendo de ló fiquem na ditta linha de/Batalha
11. Para que a Esquadra em qualquer formatura ou/sem ella navegando á bolina se forme na primei/ra ordem de Marcha sobre a linha de bolina/do outro bordo observando as Regras sobre ditas
12. Que a Esquadra navegue sobre huma linha de tra/vês, ou de bombordo a Estibordo que he o mesmo, o Chefe no Centro, o segundo Navio á direita, o terceiro a Es/querda, e havendo mais de tres Navios ficara o quar/to na poupa do primeiro, o quinto na poupa do segu/ndo, o sexto na poupa do terceiro, e assim os mais forman/do tres colunas, e indo a bollina ou com vent

Página 62

ou com ventto aberto, ficará o segundo Navio a/barlavento, e o terceiro a sottavento, Esttas linhas/em huma grande Esquadra hera a quinta ordem de Marcha

25. Para meter de ló indo a poupa abrindo/por Estibordo determinado por hum signal supra/numerario as quartas em que se hade navegar a Ribado/da Linha de bolina
26. Para orsar e por á bolina

Notta

A Esquadra no Cazo de se au/gmentar o numero dos Navios se dividira em/duas divizoens a primeira composta de Nauz/de linha e a segunda de Fragatas tendo cada/huma seu destentivo particullar

27. Para mudar a divizam da vanguarda com a da/rectaguarda passando por sottavento o que se execu/tara na forma seguinte = A divizaó da vanguarda diminuire de pano, a da Retaguarda força/ra de Vella a Riando primeiro o que Parte para pa/fiar por sottavento da divizaó da vanguarda, a qual

Página 66

logo que a da Retaguarda tiver passado a Ribará/meterse na linha

28. Mudar a divizaó da vanguarda com a da Re/taguarda passando por barlavento: A divizaó da vanguarda a Ribará e diminuire de pano a da Rectaguarda forcará de Vella trincando/o vento, a Ribando a meterse na linha logo que/pafsar avante da divizaó da vanguarda
29. Mudar a divizaó da vanguarda com a da Recta/guarda sem perder para sottavento: A divi/zaó da vanhuarda virará por davante ao mês/mo tempo observando a regra que já se acha pres/enpta Pag 61, e logo que tiver passado por barla/vento da divizaó da Rectaguarda virará em Ro/da ao mesmo tempo a meterse no seu lugar
30. Para mudar em Cada huma das divizones o Na/vio da vanguarda com a da Rectaguarda que se exe/cutará virando cada hum dos Navios da vangu/arda por davante athe passarem por barlavento/dos da Rectaguarda que virando em roda a metser-se

Página 67

em seu lugar

31. Para formar a ordem de retirada sobre o Angulo/do tiro fazendo o Navio Cheffe o vértice do An/gulo: O segundo Navio a direita e o terceiro a Es/querda e a sim os mais, indo a poupa e com ven/to aberto ira o segundo a barlavento o terceiro a sottavento
32. Para pafsar da ordem de Retirada a linha de/Batalha a mura a B.B. o que Executa metendo/de ló o primeiro Navio da alla ou linha da parte/do B.B. que ficara na vanguarda e os outros Navi/os por sua ordem hiraó orzando a meter se/na linha
33. Pafsar da ordemde retirada a linha de Bata/lha a mura a E.B., que da mesma forma se Execu/ta metendo de ló o Navio da alla de E.B. a fazer/a vanguarda e indo os mais Navios orssando deva/gar a meter se na linha e em hum e outro Cazo/o primeiro Navio da alla oposta que deve fazer a Re/taguarda meterá de ló da mesma forma que for o da/vanguarda

Página 68

34. Para fazer força de vella em qualquer formatu/ra que Seja
35. Para diminuir de pano
36. Para Restabelecer a linha de Bolina indo em/batalha ou em Coluna escaceando o vento sem/a Ribar o Navio da vanguarda o qual atravesa/rá com o velaro sobre os outros virarã por da/vante ao mesmo tempo, e tornaõ a virar em/Chegando á linha de bolina do outro bordo/em que esta o Navio da vanguarda fazendo for/ça de vella, e ainda mais os da rectaguarda
37. Para Restabelecer a linha de bolina escace/ando o vento arribando todos para a linha/em que se acha o ultimo Navio de Rectaguar/da, o que não perciza de mais applicaçã
38. Para Restabelecer a linha de bolina, a largan/do o vento ficando a vanguarda ao seu lugar/que se executa metendo de Ló o primeiro Na/vio de vanguarda arribando os outros para/a linha de bolina em que ficou o dito Navio

Página 69

da vanguarda

39. Para Restabelecer a linha de bolina, alargan/do o vento ficando a Rectaguarda na vanguarda/que se executa metendo de ló o ultimo Na/vio da Rectaguarda, os outros Navios virarã/em Roda ao mesmo tempo e pela contra Mar/cha via cada hum voltando por davante/tendo chegado á linha de bolina em que se a/cha o ultimo Navio de Rectaguarda que faz/agora a vanguarda
40. Para Restabelecer a linha de bolina com a mês/ma a mura escaceando o vento tanto, que venha/em Revês e ponha entre, o Navio da vanguarda/virá em roda os outros Navios faraõ ala/larga a todo o pano seguindo no outro bor/do, e tornaraõ a virar tanto que Chegarem/a linha de bolina do outro bordo em que se acha/o Navio da vanguarda, o qual diminuirá de/pano
41. Para que saltando o vento em Revês se fique/em linha de bolina da outra a mura, o que

Página 70

se executara fazendo todos os Navios ala larga/principiando pello da vanguarda e a Cabando/no da Rectaguarda e em outro qualquer Cazo que/a formatura da Esquadra se altere pello centro dira/ra mudança do vento o Cheffe fará o signal da/formatura que se hade seguir manobrando de for/ma que cada Navio pofsa dar Cafsa aquelle Navio/que o precede

42. Para advertir se hade dar fundo em li/nha, e na mesma a que o porto Come ficando/a primeira divizaõ a parte da Entrada e a se/gunda para dentro advertindo que o segundo/Navio ficará abaixo do Navio Chefe
43. Que se hade dar fundo em linha de travês/ou perpendicular ao Rumo que o Porto Come a/primeira divizaõ a direyta, a segunda a Esquerda/estando á Enchente da Marê
44. Para que a Esqadra se meta sobre duas linhas/de travês, a primeira divizaõ a direita e a se/gunda a Esquerda indo a poupa e com vento/largo ou a bolina ficava a primeira divizaõ a bar

Página 71

lavento, e a segunda a sottavento

45. Que a segunda divizaõ passe para a direita da/primeira divozaõ, indo a poupa e com vento largo/ou á bolina fique a barlavento da primeira, isto/he indo a Esquadra em linha de travês como/fica ditto a sima o que se Executa indo com vento/largo metendo de ló a hir buscar o seu lugar/ e indo a bolina vivará por davante, e tornará a/virar athe ficar pello travês da primeira divi/zaõ que diminuirá de pano e a segunda forçara de vella
46. Para que a Esquadra se forme em Coluna o Navio Chefe na vanguarda interpolando os Navios/de linha com as fragatas seguindse ao Navio/Chefe a primeira fragata Golfinho, a esta o Bom/Sucesso e ultimamente o Tritaõ
47. Para meter em batalha interpolados os Navios como fica dito açima
48. Para por em Coluna o Navio Cheffe na van/guarda o segundo Navio na Rectaguarda/e as fragatas no Centro, ficando o Tritaõ na pou

Página 72

pa do Golfinho

49. Para meter em batalha ficando as fragatas no Cen/tro como fica dito no signal acima

Página 73

(Página 74 em branco)

Capitulo 8º/Do Combate

1. Annular o signal que adiante se faça
2. Preparar para o Combate o que se Executa safando/os Navios de forma que naõ fique couza que emba/race fazendo trazer para as redes todo o facto embru/lhado nas macas, e pondo a Artelharia em meyas/voltas, se ainda o naõ estava
3. Para por a guarniçaó aos seus postos em ordem de/Combate tocando os tambores a rebate
4. Para por a guarniçaó aos seus postos em ordem sem/tocar Caixa em este Cazo as taifas se baixaraó no/Castello, e tombadilho, para que naõ sejaó vistos de/fora
5. Para a nivellar a Artelharia de huma, e outra/parte abrindo as portas
6. Levantar as portas e deitar fora a Artelharia da parte de B.B.

Página 75

7. Levantar as portas e deitar fora a Artelharia da parte/de E.B.
8. Para levantar as portas, e deitar fora a Art^a de huma e outra parte
9. Para principiar o Combate rompendo o fogo
10. Para chegar para o inimigo, seja a Ribando sobre ele/ou orçando quanto for possivel, se elle estiver de barla/vento
11. Para a fastar mais do fogo do inimigo orcando quan/to puder ser
12. Para afastar do fogo do inimigo dando huma arriba/da de duas quartas a pôr na perpendicular do vem/to tornando depois a Orçar seguindo todos prompta/mente o Navio Cheffe
13. Para que a divizaó ou Navio que se destinguir pello/signal particular, ataque o inimigo pela proa a Ri/bando sobre elle, ou virando segundo a Citação do mês/mo inimigo

14. Para atacar o inimigo pella poupa
15. Para abordar o inimigo fazendo cada hum como/entender e ao oCaziaó lhe dispozer
16. Para abordar o Navio inimigo, cujo numero mos

Página 76

mostrar o signal supra numerario contando os Navi/os Navios do inimigos da vanguarda para a Rectaguarda

17. Para atravessar ou cortar a linha do inimigo a que se/executa diminuindo as distancias e fazendo hum gran/de fogo sobre o Navio inimigo que se quer fazer a Ribar/de forma que o dito Navio sofra o fogo dos dois pri/meiros Navios da vanguarda buscando sempre pa/ra a dita Manobra a parte mais fraca da linha do inimigo.
18. Para hir atacar e render alguns Navios do inimigo/que se Retiraó sejaó de Guerra ou Mercantes
19. Para por da parte oposta aos inimigos de forma/que lhe naó cheguem os tiros o que se Executa estan/do o inimigo a sottavento virando e tornando a/virar a ficar a barlavento do Chefe, e ficando o ini/migo a barlavento, se a Ribará para sottavento do Cheffe, ou da sua divizaó
20. Para Cada hum dos Navios mostrar por hum Sig/nal supra numerario, o numero de pessoas que tem fo/ra de Combate entre mortos e feridos

Página 77

21. Para a Cabar o combate cessando o fogo
22. Para embeizar e segurar a Artelharia fechando/as portas
23. Para mandar meter fogo e queimar alguma Embar/cação do inimigo que encalhou, ou se acha em estado de/naó poder navegar, saqueando-a primeiro sendo possivel
24. Para que as lanchas armadas em guerra levando cada/huma na proa dois pedreiros, ou pessas de 3 litros/vaó fazer algum ataque seja a Embarcaçáo ou algum/porto juntandofe todas com a que largar bandeira Portu/gueza no Mastro de proa e o Oficial que for nella sera/o Comandante da acção
25. Para que as lanchas e Escaleres vaó fazer algum a/taque na forma que se refere no artigo antecedente
26. Para retirar, e este signal se dará por escripto aos/Comandantes das Embarcaçoens miudas

Página 78

Ataque de Porto

27. Para chegar mesmo a Vella o mais perto que for/possivel aos molhes ou a outro qualquer lugar aon/de convenha fazer fogo, que sexa bem vivo e seguro/seguindo todos as Manobras do Navio Cheffe indo em/linha
28. Para dar fundo em linha paralela aos molhos fi/cando estes a tiro Recto da Artelharia levando pa Re/pesras pasiadas para atravefsar os Navios e apresam/tar as baterias
29. Para dar fundo em linha paralela aos molhes/fora de tiro das suas baterias
30. Para que estando surto fora dos tiros dos molhes/chegar para ele a atacallos pela forma que for po/sivel, seja espiando ou aliando as amarras logo/com Rejeiraf como fica dito o que tudo depende da Cor/rente e vento que ouver no porto

Página 79

31. Para afastar e por fora de tiro das Chatarras do inimigo
32. Para fazer a vella e hir incorporar com os Navios/dos aliados que mesmo ao alto vão a tacar rija es/tás atacando alguma fortaleza dos inimigos
33. Para fazer a vella e vir dar fundo e incorporar/ce com os Navios aliados que estão atacando q.^{al} q^{er} p^{te} da terra dos inimigos
34. Para hir as Esquias ou arriando as amarras na forma que convier a incorporar-se com os Navios aliados q vão fazer qualquer ataque
35. Para fazer a vella e hir dar fundo, o mais próximo que for possível das Galiotas e lançar Cano/neiras para as proteger e segurar
36. Para hir as Esquias ou arriando as amarras na forma que convier para o m.^{mo} fim de proteger a linha/de Galiotas de bomba e lançar Canoneiras

Página 80

(Páginas 81,82, 83 e 84 em branco)

Signalis para de noite

Se as Esquadras podem navegar de noite sem se/fazer hum só signal, nem apparecerem luzes seria de grande utilidade pois quantas vezes pelos signalis/de noite se tem feito preceber do inimigo, e outras enganando-se com os signalis, e luzes do inimigo tem/hido Cahir nas suas mãos, de que se segue que huma esquadra bem disciplinada nesta parte he/aquella que navegar com menos signalis de noite/sem com tudo estar exposta a separar-se, ou outro/qualquer prejuizo, e nestes termos se estabelecem/só os Signalis precisos, em que o Cheffe não confia/tanto quanto espera do Cuidado dos Comandantes, e mais officiaes dos Navios

O Cheffe quando lhe parecer preciso principiará/os signalis de noite por hum tiro de pêsca, e quando/não quizer atirar tiro, deitará em seu lugar hum/fuzil que huma, ou outra couza serve para os Navi/os pôrem agente nas obras, e tudo prompto, repetindo por

Página 85

por huma gradação o dito fuzil, mas quando for tiro/se não deve repetir

Nas noites escuras, que ainda de perto, custa a/distinguir os objetos, deitará o Cheffe fuzis de hora/em hora, ou ainda mais a miudo o que os outros Navios/responderão, e nas noites que houver aráges de vento in/confante que muitas vezes se acaba de marear com huma amura, e logo he necessário a murar com outra ou/marear a poupa a huma larga. Neste caso não fara o/Cheffe signal algum de manobrar mas sim asenderá hum/fuzil todas as vezes que mudar de maréação para que/os Navios saibaõ aonde fica o Cheffe, e o seguirem repetindo tambem os fuzis

Quando o Cheffe acender hum só farol da poupa nenhum/dos outros Navios acenderá farol algum e quando o Cheffe/acender tambem o da gávea asenderá os Navios hum farol na poupa e o Cheffe mandará logo apagar o da Gavea/para que na, equivoque/os signalis

O Signal de intelligencia com que os Navios devem logo/responder aos sinais que se lhe fizerem, será hum lam/peão no Tope de proa, que se conservará athe se acabar/a Manobra, e para mostrar que senaó entende o signal

Página 86

se poraó dous lampeoens no mesmo Toppe de Proa

Para que naó foce necefsario uzar de muitos tiros de Ar/tilharia, cucharas, e foguetes para Sinais de noite/que a sua combinaçáo hé defficultoza, e Confuza se Esta/balecem da mesma forma os sinais numerários a imitaçáo/dos de dia na seguinte forma destinandofe para pôr os/Lampioens só dous Lugares hum baixo que será no pe/nol da mezena, e outro alto no Toppe grande os Lampeo/enf baixos no penol da mezena, saó unidades, e os Lampeons altos no Toppe grande seistenaf de forma que hum lampe/aó no penol da mezena, vale hum, douf vallem douf, tres va/llem tres e hum Alampiaô no Toppe grande valle seif, do/uf valem doze, e quatro vallem vintte, e quatro. ad/vertindo que o signal numero seis se fara com seis lam/peoens no Penol da Mezena, e naó com hum no toppe/grande, e o signal numero doze se fara com seis lampe/oens no penol da mezena e hum no Toppe Grande de que/se segue que nunca pode haver lampeoens no Toppe Gran/de sem que os haja tambem no penol da mezena, e os a/lampeons se amarraraõ na aderisa huma braca/de distancia hum dos outros a sim como ja se dice para/as bandeiras. Página 87

Sinais numerarios/Surtos

1. Para chamar a ordem que vira hum oficial do corpo/de Cada Navio a bordo do Cheffe
2. Para arrear vergas e mastareos.
3. Incar mastareos e vergas
4. Largar para o fundo mais ancoras segurandofe cada/hum como entender
5. Tirar sobre huma Ancora
6. Para que venhaó as lanchas com Ancorotes e viradores/para espiar
7. Para que venha aos mestranças e de qualquer destes si/gnais uzara o Navio que o necefsitar
8. Para que venha todas as Embarçaçoens miudas prom/tas para rebocar
9. Para que venhaó todas as Embarcacoens miúdas arma/das em Guerra
10. Para que as Embarçaçoens miudas vaó socorrer o Navio

Página 88

que fizer signal de necefsidade

11. Signal de necefsidade seja fogo, motim ou ter garrado de/forma que esteja em prigo de encalhar
12. Que as Rondas venhaó a bordo do Cheffe
13. Que as Embarçaçoens miudas que se acharem fora dos se/us Navios se recolhaó a elles
14. Que se metaó dentro as embarçaçoens miudas
15. Por a pique a ultima Ancora
16. Largar e Cassar as Gaveas
17. Para tornar a arrear a amarra, e ferrar o pano que se/tinha largado

18. Suspender e fazer á vella abatendo por B.B.
19. Suspender e fazer á vella por E.B.
20. Para se fazer primeiro a vella o Navio do Cheffe e de/pois os outros sucefsivamente
21. Para fazer á vella o mais breve que cada hum poder sem/outra alguma a atençao
22. Largar as Ancoras e fazer á vella deixando-a sobre/Boyas

Página 89

23. Cortar as Ancoras deixando Boyas nos seus checotes
24. Para fazer á vella suspendendo huma ou mais Ancoras/e cortando a ultima amarra, sobre a que se devem fazer/a vella
25. Anular o Signal que se tenha feito

Página 90

(Páginas 91 e 92 em branco)

Signais para de nouthe A vella/Signais numerarios

1. Para chamar á ordem, vindo hum official do Corpo de ca/da Navio a bordo do Cheffe
2. Que venhaó as Embarçaoens miudas promptas para Re/bocar
3. Que venhaó as mestranças, e qualquer destes dous/signais, uzara quem os percizar
4. Que venhaó todas as Embarçaoens miudas e Arma/das em Guerra
5. Que as Embarçaoens miudas vaó socorrer ao Navio/que fizer signal de necefsidade qualquer que for
6. Que as Embarçaoens miudas vaó para bordo dos/seus Navios, e se metaó dentro naó sendo ja nece/fsarias
7. Signal de Necefsidade qualquer que seja

Página 93

8. Navegar sem formatura em distancia proporcionada/ao tempo que fizer
9. Para que a Esquadra se forme em Coluna o Navio Che/fe na vanguarda: e os mais por sua ordem
10. Para que a segunda divizaó faça a vanguarda, e a primei/ra a retaguarda
11. Para que o segundo Navio se ponha na proa do Navio/Cheffe
12. Para que o terceiro Navio Navegue na proa do Cheffe
13. Que o quarto Navio Navegue na proa do Cheffe
14. Virar por davante pela Contra marcha
15. Virar por davante ao mesmo tempo observandofe o que/fica dito neste signal para de dia
16. Virar em roda pela contra marcha passando o primmei/ro Navio da vanguarda por barlavento do immediato que lhe fica pela poupa e a sim os mais, manobrando de/forma que huns naó embarassem os outros
17. Virar em roda pela contra marcha passando o primmei/ro Navio da vanguarda por sotavento do ultimo da recta/guarda
18. Virar em roda ao mesmo tempo observandofe as regras para

Página 94

precipitar

19. Para hir mais de ló
20. Para atravesar com huma das Gaveas Sobre
21. Por a Capa com a mura a B.B. seguindo/nestas manobras ao Navio Cheffe
22. Por a Capa com a mura a E.B.
23. Marear com a mura a B.B.
24. Marear com a mura a E.B.
25. Annular hum signal que se tenha feito
26. Marear a poupa
27. Fazer força de Vella
28. Diminuir ou ferrar pano na forma que o fizer//Navio Cheffe
29. Que aparece terra ou baixo, ou que se achou pella/sonda
30. Para que se sonde
31. Para pafsar á falla do Cheffe, e o mesmo Signal/para quem lhe quizer fallar
32. Para que o Navio que Navegar na proa do Cheffe fa/ça força de vella a descobrir athe a distancia de tres/milhas e o chefe neste Cazo porá hum Lampeão no Gume

Página 95

Gumepes que o sobre dito Navio nunca perdera de vista atra/vessando e vindo buscar o seu Lugar logo que não vir o di/tto lampeão do Gumepes

33. Que aparecem Navios de mais
34. Para dar Caca aos Navios que aparecerem mais perto
35. Para largar a Cac e incorporar com o Cheffe e este/he o mesmo signal de uniaô para cada hum vir bus/car o seu Lugar estando separado
36. Para formar a linha de Batalha, e a este signal/que se não fará de noite sem ser percizo se porá os/Navios Sáfos e promptos para Combate
37. Para atacar e Romper o fogo
38. Acabar o Combate parando o fogo
39. Tomar posse e Guarnecer as Embarçaçoens rendidas
40. Preparar para dar fundo
41. Dar fundo a huma Ancora e mais sendo percizo
42. Dar fundo a hum Ancorote

Advertencia

De noite cada hum dos Navios tem obrigação de/se chegar para a poupa daquelle que o precede lar

Página 96

largando mais pano no Cazo de se hir atrazando de forma/que deve cada Navio dar Conta daquelle, que o precede/ou que proximamente lhe fica pella proa, porque a sim/navega de noite huma Esquadra

de muitos Navios sem/se separar, e do Contrario tem o Comandante faltado/a Sua obrigaçãõ no mais importante, qual he a se/paracaõ das forças

Página 97

(Páginas 98, 99 e 100 em branco)

Signais de Artelharia/Para de dia, e de noite em tempo de Nevoa/Observaçõens sobre os Signaes/da Artelharia em Nevoa

Como em tempo de nevoa faltaõ totalmente/os objetos, naõ tem athe agora a Arte descuberto outro/ meyo de fazer signais a huma Esquarda que naõ Seja/o de tiros de Artelharia, fazendo-os distinguir, naõ so pe/lo numero dos mesmos tiros, mas taõ bem pello deferen/te tempo que ouve entre eles, e nestas o Cazones pela/mesma razaõ que faltaõ os objetos, se necefseta mayor/cuidado e que nos Navios naõ haja motim algum

Os tiros de pefsa vaõ notados com hum P., e seraõ/tantos os tiros, quantos forem os pês e pelo que toca ao/tempo entre os tiros, quando na sua Columna se encon/tra Comunicados por huma linha, como se Demonstra

Página 101

P-P quer dizer que os tiros seraõ succesivos, isto he de/quatro a cinco segundos de distancia: e quando o inter/vallo dos dittos pês se achar ponteadado, como Demos/tra P..P, sera a separaçãõ dos tiros de tantos minutos, quantos forem os pontos que se acharem entre os pês: por/Exemplo: Encontre na Colluna o Signal seguinte/P-P..P, conhecer-ce á que o segundo tiro he succesivo/ao primeiro, e que ha dous minutos de separaçãõ entre/o segundo, eo terceiro.

Página 102

Numeros	Signais de Artelharia em tempo de Nevoa	
	Tiros de Peça	Sineficaçãoens
1	P-P	Signal de preparaçaõ
2	P..P	Virar por davante
3	P-P-P	Virar em Roda
4	P..P..P	Por á Capa a mura a B.B.
5	P..P-P	Por á Capa a mura a E.B.
6	P-P..P	Marear com a mura a B.B.
7	P-P-P-P	Marear com a mura a E.B.
8	P-P..P-P	Marear a poupa
9	P..P-P-P	Signal de necefsidade qualquer que for
10	P-P-P..P	Avistar terra abaixo pella sonda
11	P..P-P..P	Descubrir Navio de Mais
		Para

Página 103

Para se executarem os signais de nevoa da página ante/cedente numero dois athe oito incluzive, precedera sem/pre primeiro o signal numero hum de preparaçaõ se/guindofe dahi a hum quarto de hora o de Manobrar, cu/ja Manobra sera Executada logo e todos ao mefmo tem/po para evitar abordajes

Quando o Cheffe mudar de Rumo ou seguir/o mesmo/uzara dos sinais seguintes Hum tiro de pefsa de hora/em hora para navegar ao mefmo rumo, e os Navios sabe/rem para onde lhe fica o Cheffe: Hum tiro de meya em/meya hora para hir mais de ló hum tiro de quarto/em quarto de hora para hir mais a ribado

Sendo percizo a algum Navio fazer Signal/de necefsidade em tempo de Nevoa ficará continuada/mente atirando tiros de Mosquete, e tocando o sino/para que as Embarçaõens miudas lhe pofaó a Codir

Página 104

Advertencias

1.^a Não obstante que a linha de bolina se conta por des qu/artas distantes do vento, na linha de Batalha se hirá hum/quarto mais folgado, de forma que os laises fiquem prepen/diculares, ou ainda mais para a ré dos punhos d'amarra/ e com alguma deferença para mais, o pano de proa, e com/vento fresco se hira meja quarta folgado que vaó des qu/artas e meya porem hau indo bastante vento e mar se-/ra linha de Batalha para sete quartas do vento que/a sim he percizo para se poder conservar

2.^a Em toda a formatura se reguaraõ os Navios pano/ por pano isto he pelo que toca as vellas de Cabeça, e pa/ra igualar o seguimento e conservar as distancias entre/si, se uzará das vellas de estaes e taó bem de pôr alguma/ceus a gata sobre sendo percizo

3.^a Em todos os Navios se riscara na tolda ou tambadillho/hum quadrado naval com as suas diagonaes, de forma que/a linha recta que divide o quadrado em duas partes iguais divide tambem a largura do Navio, e logo avante do/quadrado chegado a ele se ponha segura huma agulha/de marear ou huma das outras na falta dela para huma/e outra Couza servirem de guia a todas as evoluçoens que se fizerem

Página 105

4.^a As bandeiras de poupa e proa se largaraõ e arriaó ao nascer/e pôr do Sol seguindo todos as Navio Cheffe, e as Insignias/sejaó bandeiras ou flamulos, se largaó quando lgo pella/manhan principiaó a divizar-se os objectos e se arriaó quan/do depois de anoitecer ja os mesmos objectos senaó des/tinguem, e quando se fizer signal para incar, ou ar/rear vergas de Joanetes, pouco antes do nascer e pôr do/Sol qualquer das ditas manobras se executará ao mes/mo tempo que as ditas bandeiras se largaraó ou se arriaó

5.^a Para os tiques de alvorada recolher se naó fora sig/nal algum tendo nos outros Navios as Coisas promptas/para seguirem o Navio Chefe, tocando ao mesmo tem/po ou naó tocando se o dito Navio naó tocar a adver/tindo que do primeiro de Abril athe o ultimo de se/tembro, se tocará a recolher as nove horas da noite e do/primeiro de outubro athe o ultimo de Marco as oito/horas

6.^a Os Navios Concervaraó toda a noite a mesma forma/tura que ultimamente se ordenou, e em que se a noite/ceu, e quando pela manheé estiverem alguns Navios/atracados ou fóra do seu lugar, faraó logo toda a deligen

Página 106

a deligencia, e força de vella para se incorporarem/ganhando o posto que lhe Competir, vem esperar que/lhe faça signal o Navio chefe

7ª Nenhum Navio largara bandeira, quando vir a/falla do Navio Cheffe sem que ele a largue primeiro

Página 107

(Páginas 108, 109, 110, 111, 112 e 113 em branco)

Anexo 9 – Regimento de Signaes Para Os Navios de Guerra de S. Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General da Armada Real Embarcado Na Nau Maria Primeira Anno de 1790

Indice

Intrudução		1	
Bandeiras e numeros que lhe correspondem		3	
Signais de Garlhardetes		5 e 20	
Capitulos	{	9. Da Ordem	6
		10. Disciplina da Esquadra	15
		11. Comonicação da Esquadra	23
		12. Manobra de Surto	33
		13. Manobras á Vela	39
		14. Da Cafsa	47
		15. Evoluçoens	53
		16. Do Combate	75
Signais de noite	{	Estando Surtos	91
		A vela	97
Signais de Artelharia para tempo de Nevoa		107	

Como a Esquadra que prezentemente vou Có/mandar he da mesma piquena força não se fas preciso outro Regimento que este mesmo que/ja tem servido em tres Campanhas.

Pelo que respeita ao serviço interior dos Navios,/eu não advertirei couza alguma sobre esta matéria/que pertence ás Ordenanças e Regulamentos de S. /Magestade, e a mim sómente conhecer da falta/da sua execuçaõ, o que prezentemente se não espe/ra, e pelo que toca a despozição, que os Navios

devem/ter para o Combate, com fio dos Senhores Comman/dantes, e mais Officiaes Officiaes delles os ponhaô/na mayor aptidaõ e acerto

Neste Regimento uzarey para tudo de Signa-/is numerareos mostrando primeiro os Capítulos, e des/pois os Signaes que ordinariamente será tudo fei-/to no Tope Grande na forma seguinte, inssando pri/meiro em deriça separada a bandeira q note o Capitulo reconhecido este se arriara, e infiara o do Signal

Página 1

e quando se queira infiar tudo na mesma aderissao/a bandeira superior (que sempre será com mayor/distancia) detrimina o Capitulo, e as inferiores a /Signal.




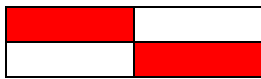
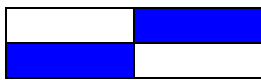
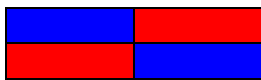

As Ordens e Signaes deste Regimento se de/vem executar promptamente, respeitando só o Servico/de sua Magestade, a Glori da Naçaõ, e o bem do Es-/tado, na certeza de que a demora, ou falta de execução/de hum segnal pode perder huma Acçaó, e huma/Esquadra, advertindo que no Caderno que deve haver/a bordo, em que, diariamente, se mandaõ escrever/as Ordens, e nuvidades, se lançem tambem os Signaes

que se fizerem e Como se executaraõ

Quando o General fizer Signais sem disten-/çaõ alguma particular, seraó geralmente execu-/tados por todos os Navios, mas quando algum dos Sig/nais for acompanhado com distentivo particular,/executalo haõ aqueles aquem pertencer a dita dis/tençaõ

Página 2

Bandeiras, e numeros que lhe correspondem

	<input type="text" value="1"/>
	<input type="text" value="2"/>
	<input type="text" value="3"/>
	<input type="text" value="4"/>
	<input type="text" value="5"/>
	<input type="text" value="6"/>
	<input type="text" value="7"/>

	8
	9
	0

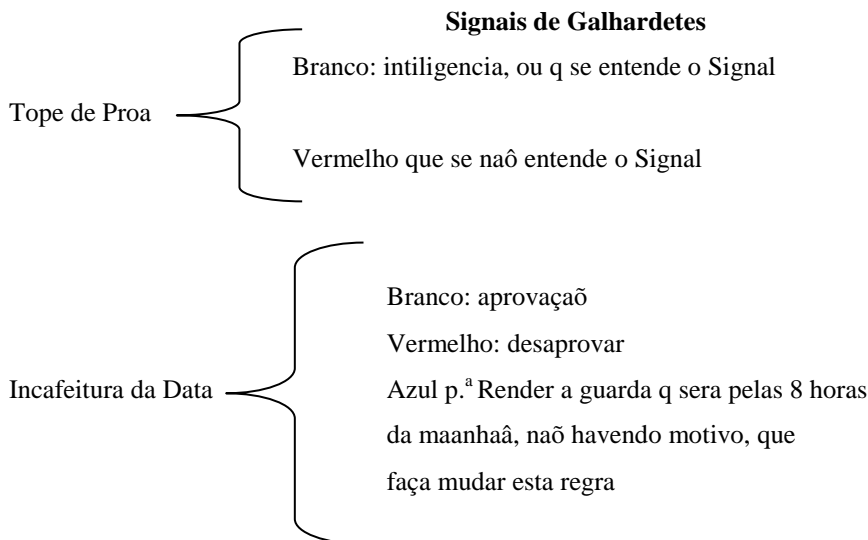
Página 3

Determinando afsim o vallor, em numero de cada Ban/deira, se fora qualquer signal numerario Largan-
do huma, ou mais Bandeiras e lendo-as de Sima pa/ra baixo: Exemplo = Quer-se fazer o Signal N° 25
do/Capitulo =3°= Largar-se-ha huma Bandeira me/tade vermelha e azul, que Vale 3 = para indicar
o/Capitulo =3°= e duas Bandeiras, as de çima meya par/tida branca, e azul que vale 2, e a dobaixo
quartia/da Branca, e azul que Vale 5 = com que fica feito/o Signal N° 25, do Capitulo 3° =, e
asignalado/que seja hum Capitulo todos os Signaes que se segui-/rem pertencem aquelle mesmo Capitulo
ainda q/a bandeira delle seja arriado em quanto o naõ for/derrogado por outra bandeira que note
diferente/Capitulo

Da mesma forma se estabelece huns Signa/is supra numerareos na Encapelladura de Joane-/te de
Proa asim para o general, como para outros/Navios que seraõ succefsivos aos signais numerari/os

Página 4

Exemplos fas o General o Signal N° 27 Capitulo se/gundo para mostrar os dias que tem de monicoens
de/bocca os Navios Langardo na dita encapelladura de/Proa o numero, que corresponde aos ditas que tem
das/ditas moniçoens



Os Navios Logo que o General Largar a Bandeira q/note o Capitulo em que sevaõ fazer Signais, ou
junto/na mesma deviça o Capitulo, e o Signal como ja fica/Referido Largaraõ no Tope de Proa Galhardete
Bran-/co que he Signal de entiligencia conservando-se/no primeiro Cazo athe que se faça o Signal para

Página 5

mostrarem que o entenderão, e quando senão enten/der qualquer Signal se largara Galhardete ver-/melho no mesmo Tope de Proa

A Bandeira azul, que vale sepra serve/preci só para anular hum signal que se tinha fei/to em qualquer Capitulo

Capitulo 1º/Da Ordem/Signalis Numerarios

1. Que venhaó a bordo do General os commandantes dos/Navios
2. Que venhaó os commandantes, e Official emmediato
3. Chama-se aos Commandantes, e officiaes do De-/talhe trazendo o Estado da Guarnição as Escalas do/serviço e o Caderno dos Ordens, Novidades
4. Aos comandantes acompanhados de algum official/prompto para escrever alguma ordem
5. Aos Segundos Capitaens de Mar e Guerra, ou Pri-

Página 6

meiros Capitaens Tenentes, aonde não ouver os/sobre ditos nem de Fragata

6. Aos Officiaes do Detalhe, trazendo o que ja, fica a/dvertido no Artigo „3º,,
7. A hum Capitaó Tenente, qualquer que seja
8. A hum Tenente do Mar
9. A hum Guarda de Marinha
10. A hum Sargento de Mar e Guerra
11. A todos os Capitaens, ou Commandantes das com/panhias
12. Aos Capitaens, ou Commandantes das Companhias/de Infantaria
13. Aos Capitaens, ou Commandantes das Companhi/as de Artelharia
14. Aos Escrivaens
15. Aos Offeciaes do Detalhe, e Escrivaens, q tragaó os livros
16. Aos Despenseiros
17. A todos os Officiaes Marinheiros
18. Aos Mestres
19. Aos Contramestres
20. Aos Guardioens

Página 7

21. Aos Pilotos Primeiros
22. Aos Segundos Pilotos
23. Aos Primeiros, e Segundos Pilotos
24. Aos Práticos de Barras e Costas
25. A todos os Carpinteiros, e Calafates com as suas fer/ramentas
26. Aos Carpinteiros somente com ferramentas

27. Aos Calafates com ferramentas
28. Ao primeiro Carpinteiro, e primeiro Calafate sem/ferramentas
29. Ao primeiro Carpinteiro sem ferramenta
30. O primeiro Calafate sem ferramenta
31. Aos primeiros Cirurgioens
32. Cirurgioens Primeiros e Segundos
33. Aos Escaleres
34. As Lanchas
35. Aos Segundos Escaleres
36. Lanchas prontas para espiar com ancorote, e Vira-/dores, deste mesmo Signal uzará qualquer Navio/que tiver necefsidade das ditas Lanchas
37. Para que venhao todas as Embarçaõens miudas

Página 8

prontas para rebocar, ou para outro fim: o mês-/Signal fará qualquer Navio que as precisar

38. Pede o Estado atual da Guarniçaõ
39. Que venha o Estado das Moniçoens de boca e auguadas
40. Das Muniçoens de Guerra
41. Dos sobrecelentes, do Mestre, que tudo deve vir declarado,/a Receita, Despeza e em ser
42. Para q se vão buscar ao Arsenal Moniçoens, para/a raçaõ diaria
43. Que se vaõ buscar aos Arsenaes, os sobresselentes, mo/niçoens de boca, e Guerra, para preencher as faltas
44. Que se pode mandar as Lanchas fazer Agoa
45. Que se levem ao Hospital os doentes e falecidos
46. Para hir hum official, e Cirurgiaõ vizitar os doentes a/os Hospitaes, que tocará por escala ao Navio que no dia/antecedente fizer a Guarda de Capelaõ, e Cirurgiaõ, vindo/dar parte o Navio General.
47. Para naõ mandar mais doentes ao Hospital, e socorre-/los a bordo
48. Para hir buscar aos Hospitaes os Convelecidos
49. Para q se mandem prender os Desertores de Marinhagem
50. Para que se mandem pedir ao Arsenal as praças que/faltarem para completar a Marinhagem

Página 9

51. Para que se mandem pedir aos Regimentos as praças/que faltarem para completar a Tropa
52. Para qe se mandem a bordo do General os Regimen/tos dos Signais
53. Para que as Embarçaõens miudas vaõ socorrer ao/Navio que fizer signal de necefsidade qualque q/for.

Santo, e Senhas

Que General indicara por algum dos Signa/is seguintes, cujo methodo embaraça que se pofsa/revelar por algum inconfidente.

54. N. S^a da Conceição.....Portugal
55. N. S^a da Madre de Deos.....Lisboa
56. N. S^a da Panha de França.....Porto
57. N. S^a do Livramento.....Braga
58. N. S^a do Bom Succesfo.....Evorá
59. N. S^a da Piedade.....Bellem

Quando o General por algum dos Signais acima ordenar/o Santo e Senha, q se cada distribuir naquele dia se lançará logo no Caderno das Ordens distribuindo se entre

Página 10

o pôr do sol, e as Ave Marias, advertindo que o ulti-/mo Santo, que o General ordenou, se continuara a/distribuir todos os dias enquanto o General naô or/dena outro por algum Signal

No cazo de se aportar algum Navio assim elle/como todos os mais da Esquadra, abriraô os seus Co/mandantes a Carta do Prego, que para efse fim se/distribuir, sem a comunicar a outra alguma pefsoa

60. Preparar para fazer á Vela no dia seguinte
61. Preparar para fazer à Vela no mesmo dia
62. Para os Navios mostrarem que estaô, ou naô promp-/tos para se fazerem á Vela fazendo o Signal de a/provação para dizer que sem codenegação para/dizer que naô
63. Chamar a Ordem
64. Que se tragaô as Partes diárias

Página 11

(Páginas 12,13 e 14 em branco)

Capitulo 2º./Disciplina da Esquadra

65. Que nenhuma pefsoa poça ir a terra, e quando algum dos/Commandantes tenha necefsidade de hir, ou mandar/pefsoa da sua confidencia Largará este mesmo sig/nal a que o General responderá com o Signal de apro-/vação ou de negação
66. Que pofsaô hir a terra alguns officiaes de Patente, e In-/feriores, sem que pofsaô dormir em terra
67. Que se mandaraô a terra os Cabeças de Rancho, a bus-/car provizoens sem que pofsaô dormir em terra

68. Que se mande huma pefsoa de cada Rancho a lavar a/roupa dos mesmos Ranchos, elegendo-se para isto os/mais capazes e seguros
69. Lecenciar a Guarniçaô pelas partes
70. Lecenciar a Guarniçaô pela terca parte
71. Lecenciar a Guarniçaô por mestada
- por 24 horas Para lenciar a Guarniçaô por metade
- por 48 horas
- Página 15

72. Para que toda a gente se recolha a bordo dos seus Na-/vios, dando-se por acabadas todas as licenças, no/cazo que as haja, qualquer dos outros Navios a/quem faltar gente, repetira este Signal.
73. Para Embandeirar no dia seguinte, cujas Ban-/deiras se largaraô ao Nascer do Sol, seguindo todos/o Navio General tanto para efsar como para arriar
74. Para arriar as Bandeiras no cazo de ser preciso fa-/zelo antes de se por o Sol, advertindo q os Topes Gran/des, e de Prôa aonde se fizerem os Signais estaraô/desembaraçado
75. Preparar para salvar no dia seguinte
76. Para salvar no mesmo dia naô perdendo tempo/de por prompto
77. Para pafsar os cabos paralelos ás Vergas em que/a gente se segura
78. Para por a gente nas Vergas, bem com pafsada, e/prompta para salvar com gritos
79. Para salvar com três gritos, e ao numero de tiros de/Peça eindicada pelo Signal supra numerario
- Página 16

80. Salvarem com 5 gritos, e os tiros que se indicarem
81. Com 7 gritos, e os tiros na forma repetida
82. Com 9 gritos, e os tiros mencionados pelo Signal sucefsivo
- NB Querendo que a salva seja com toda a Artelha/ria se largará por baixo do Siganal numerario hum/Gallhardete qualquer que seja, cada salva principia/rá pela Artilharia de menos Calibre, e acaban/do no de mayor
83. Que as salvas que se seguirem de Artelharia sejaô/cada Navio sobre si principiando o seguinte, logo/depois do ultimo tiro, do prines mais por sua gra-/duacçaô
84. Que as salvas sejaô juntas, principiando todos os dias os Na/vios ao segundo tiro do General
85. Salvara com hum numero de tiros que indicar o/Signal supre numerario, sem gritos
86. Salvar com toda a Artelharia sem gritos
87. Para mostrar por hum Signal supra numera/rio as Praças que fataô para completar a Guarniçaô
- Página 17

88. O Numero de doentes que tem a bordo
89. O Numero de doentes que tem no Hospital
90. Os dias que tem de moniçoens de boca dando a raç/ção por inteiro
91. Os dias de Agoa

92. Os dias de Dietas
93. Os Toneis d' Agoa que ha cheyos
94. Os quintais de Biscoito que tem
95. Os quintais de Mantimentos de pezo que há
96. Os Sacos de Seis Alqueires que tem de legumes
97. As pipas de vinho que ha cheyos
98. Os dias de Lenha que tem fazendo a conta ao gas-/to diario e a soma de achas que se embarcou
99. Para por a Agoa q raçãô
100. Para dar dois terços da raçãô
101. Para por a meya raçãô
102. Regular a reaçãô de forma que chegue aos dias q mos/trar o Signal supra numerario, regulando tambem/a dietas
103. Para pafsar mostra no mesmo dia de tarde

Página 18

104. Pafsar mostra, ou Revista no dia seguinte de ma/nhaá
105. Para fazer exercicio geral de fogo de fuzil e Arti/Lharia só com escorvas advertendo que os Exercicios/Particulares seraó contínuos e arbitrários
106. Para avizar que há castigo publico em hum dos/Navios, o qual Largará huma Bandeira verme/lha, no Penol da Mezena, e as Equipagens de todos/os Navios, se acharãô em cima p.^a presenciar o dito castigo
107. Que se leyaõ as Ordenanças a toda a Guarniçaõ isto he/alem dos dias em que ha ordem para se lerem.
108. Para q saya a Ronda q verá por Escala principiando/pelo Navio General, cuja Ronda meya hora antes/de tocar a recolher, hira receber as Ordens a bordo do Navio/General
109. Para que naõ saya a Ronda
110. Que se metaõ dentro as Embarçaõens meudas.
66. Que se deitem forá as eembarçaõens miudas e que/rendo seja só huma se indicará qual hade ver como/Galhardete que lhe corresponde. pag. 20
67. Para que as Lanchas pofsaõ hir pescar

Página 19

68. Que as Lanchas se retirem da pesca cujo signal po/derá repetir qualquer Navio que la tiver sua/Lancha
69. Que se pofsa prover de peixe chamando os Barcos/a bordo, ou mandando alguma Embarçaõ mil/da atraçar com elles imitando o que fizer o Na/vio General
70. Que as Embarçaõens miudas vaõ para os seus/Navios, e a hun deste signal se estabelecem os seguin/tes

Galhardetes

Tope da Gata {
Branco: para chamar o Escaler
Vermelho: chamar a Lancha
Azul: chamar o segundo Escaler

- 71. Que se torne a dar raçaô por inteiro
- 72. Para levantar as portas a Barbaria de huma, e/outra banda para areyar a Coberta
- 73. Para levantar huma porta sim, e outra entrepo/ladas de huma e outra banda.

Página 20

- 74. Levantar as portas da banda de bombordo
- 75. Levantar as portas da banda de Estebordo
- 76. Levantar huma porta sim, e outra naô de Bombordo
- 77. Levantar huma porta sim, e outra naô de Estebordo
- 78. Para fichar as portas
- 79. Que a noute naô apareçaô Luzes e se escndaô bem as/da bitacula, e neste cazo se diminuiraô as distanci-/as entre os Navios
- 80. Para os Navios mostrarem, se tem, ou naô tem,/Praticos de Costas e Barras fazendo Signal de/aprovação para dizer que sim, e o desaprovar/para dizer que naô Pag. 5
- 81. Para tomar Pratico da Barra
- 82. Para mandar embora os Praticos da Barra
N.B. As salvas saô só com gri-/tos quando se lhe naô junta o Signal para ser tambem com Artelharia
- 83. Para salvar com 5 gritos a insígnia do General/que manda a Esquadra. Quando no Navio Gene/ral

Página 21

General se infsar a Bandeira que lhe conrres/ponde todos os Navios da Esquadra a Viaraô as/suas insígnias e tornando-as logo a infsar prin/cipiaraô a salva seguindo-se emmediatamen/te ao Navio General que tambem hade salvar

Página 22

Capitulo 3º/Communicaçã da Esquadra/Signais numeríços

- 73. Que aparecem Navios demais pela parte de Bombordo
 - 74. Aparecem Navios demais por Este bordo
 - 75. Navio demais pela Proa
- Mostrar se o numero dos Navios por hum signal supra numerario

- 76. Navios demais pela Popa
- 77. Que os Navios que aparecem são de suspeita
- 78. Os Navios que aparecem são inimigos
- 79. Os Navios que aparecem são neutros

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 80. Que aparece Terra ou Baixo no quadrante do NE 81. Que aparece Terra no quadrante do SE 82. Que aparece Terra no quadrante do SO 83. Que aparece Terra do NO | } | <p>Mostram por hum sig supra numerario a o rumo a q demora q são 8 os de cada Quadrante</p> |
|--|---|---|

Página 23

- 84. Para que se sonde
- 85. Que se achou fundo indicando as Braças pelo sig/nal supra numerario
- 86. Que há prigo no rumo que se segue
- 87. Que há fogo no Navio o qual manobrá como/melhor lhe convier
- 88. Mostrar que há motim ou levantamento
- 89. Que há avarias de consequencia em alguma par/te da Mastreação pondo hum Galhardete qual/quer que seja, no lugar em que for avaria
- 90. Que tem agoa aberta indicando pelo signal, supra numerario as polgadas que fas em vinte e quatro horas
- 91. Que tem avaria no leme, o Cana do mesmo
- 92. Que vaiy garrando
- 93. Que perdeo huma Ancora
- 94. Que está com necefsidade qualquer que for
- 95. Que está em prigo
- 96. Que esta Livre de prigo
- 97. Que esta encalhado
- 98. Que não pode augentar a Vela, o q precisa deminuir/de Panno
- 99. Que não pode augentar, e que precisa hir mais arribado

Página 24

- 100. Que o Commandante está doente de cuidado
- 101. Que o Commandante faleceo
- 102. Que falleceo hum Official do Corpo

103. Que falleceo o Sargento de Mar e Guerra
104. Que falleceo hum official d' Artelharia
105. Que falleceo hum official de Infantaria
- } de Patente
106. Que falleceo hum official d' Artelharia
107. Que falleceo hum official de Infantaria
- } Inferiores
108. Que falleceo algum outro official do Navio qual/quer que for
109. Que falleceo hum homem da Marinhagem
110. Que falleceo hum soldado de Artelharia
111. Que falleceo hum soldado de Infantaria
112. Que Cahio hum homem ao Mar: o Navio a quem/acontecer manobrará como quizer deitando embarca/ção fora, e fazendo deligencia para o salvar e mesmo exe/cutará outro qualquer Navio q o pofsa fazer segundo o/lugar em que estiver
113. Mostrar a latitude em q cada hum ficou ao meyo/dia proximo, indicado pelo signal supra numerario, isto he/pelo q toca aos Graos e se mostraraô o minutos pelo mes/mo signal numerario postos nos Váos de Joanete de Proa

Página 25

114. Para mostrar a longetude em que se ficou ao meyo/dia próximo, executando se como acima fica dito, e/para que naõ seja precizo tres Bandeiras, estando ao/Oeste do primeiro meridiano, se escuzaraõ os trezentos/indicando sómente as dezenas e unidades – Exem/plo quer se mostrar que se ficam na longetude 359°/ommettir-se-há os trezentos pondo-se só os 59°.

Perguntas a que haó respon

der os Navios com o siganl de aprovação , ou desaprovação

115. Se convem arribar
116. Se convem tornar o Porto nais proximo
117. Se hé bom o bordo que se segue, ou se convem virar de bordo
118. Se se pode ir toda a meya noite no bordo da Terra
119. Se se pode ir athe a meya noite no bordo da Terra
120. Se convem por á Capa
121. Se convem bordejar para naô cahir para sotavento/nem chegar para Terra
122. Se convem buscar a Barra
123. Se convem dar fundo
124. Se convem estar surto, e sustentar o Ancoradoro

Página 26

125. Se convem fazer á Vela
126. Se convem cortar os Mastros

127. Se as Equipagens estão bem subordinados, e bem promptas ao trabalho
128. Se as Equipagens estão bem disciplinadas para combater
129. Se convém atacar o Inimigo
130. Se convém atacar prontamente
131. Se convém demorar o Ataque
132. Se convém evitar o Combate
133. Se convém retirar
134. Por prompta a Bandeira, e Tamula da Nação q/o General quizer largar, que será igual ao Galhardete/q se ifsar no Pau da Bandeira de popa, e no Cazo de se/ter largado Bandeiras Estrangeiras, e o General/quizer que se arriem estas, e se larguem as Portuguezas, issará Tamula Portugueza no mesmo pau da Bandeira para que ao arriar da dita Tamula, se arriem humas, e se ifsem outras Bandeiras
135. Para arriar Bandeiras quaes quer que seja, e to/das estas manobras se executarão ao arriar do signal
136. Que se pode executar a Ordem

Página 27

137. Que se não pôde executar a Ordem
- NB Quando o General fizer qualquer dos signais acima a algum dos Navios, responderá com o Galhardete de Aprovação para dizer que sim, e com o de negação para dizer que não, mas quando qual=quer dos Navios quizer fazer algum dos ditos signais, sem que o General lhe pergunte, Largará o/mesmo signal numerario, o que signifique o que quer/dizer
138. Para mostrar por hum signal supranumerário/as pessoas que faltao ainda para se confefarem na/forma das ordens e quando esteja, já, todas com/feçados se repetirá este mesmo signal
139. Para que os Navios ou Embarcação, que se destin=guir por hum signal particular não dê fundo,/e fique bordejando de vegia a vista da Esquadra/para fazer signais dos Navios que aparecem/na forma, já referida
140. Que o avio que anda de vegia venha dar fundo
141. Para que o Navio que se destinguir se faça á Vela, e

Página 28

- e fique dordejando de sentinela ou Vegia
142. Para que as Embarçoens que não tiverem c/pella, saberem que se diz a mifsa a bordo do Navio General para o que se chegarao fazendo tençao/de ouvir a dita Mifsa no modo pofsivel, Logo de/pois que do Navio General se Largar este sig/nal tocarao os Tambores a Mifsa atirandose/hum tiro de Peça quando principiar e o tempo de Alevantar a Deos Batera o Tambo=res a marcha, arriandose tres vezes o mesmo sig/nal, e no fim da Mifsa sera totalmente arriado
143. Para que os Navios que não tiverem Capela o Cirurgia, ou porque esteja doentes mostra/rem que tem imediata e prompta necefsida/de deste socorro que lhe dará o Navio que estiver/mas proximo,

estando surtos aquele q quem/tocar a guarda de Capelaô, e Cirurgiaô que esta/raô prontos como
tambem huma das Embar/çaçoens do Navio sempre a bordo

Página 29

(Páginas 30, 31 e 32 em branco)

Capitulo 4/Manobras Surto

44. Para Envergar o Panno miudo, Gatta, Joanetes so/bre Gata cevadeira sobre cevadeira, e mezena
45. Enverghar Papa figos e Gavias
46. Desenvergar o Panno miudo
47. Desenvergar os Papa figos, e Gavias
48. Envergar todo o Panno
49. Desenvergar todo o Panno
50. Arriar vergas e Mastareos
51. Ifsar Mastareos e Vergas
52. Arriar as Vergas dos Papa figos
53. Ifsar as Vergas dos Papa figos
54. Deitar abaxo as Vergas de Joanetes e sobre Cevadeira
55. Ifsar as Vergas de Joanetes e sobre Cevadeira
56. Alimpar e açear os Navios por forá
57. Para se pintarem os Cestados
58. Alimpar a linha de Agoa com lados ordina/rios
59. Para dar os mayores lados que for pofsivel

Página 33

60. Para que endireitem os Mastareos
61. Ferrar melhor o Panno
62. Largar para o fundo mais Ancoras segurando se cada/hum como entender
63. Para suspender as Ancoras
64. Emmendar se a hir buscar o seu Lugar, tendo gar/rado vindo ás Esquias
65. Emmendar-se o reboque
66. Para vir buscar o seu lugar a Vela
67. Ficar sobre huma Ancora
68. Para por Apique
69. Tornar arriar-se a Aarra
70. Signal devespora de Partida
71. Para desfazer os Lais das Gavias e Gata
72. Desfazer as Gavias e gata deixando-as cahir sobre/os cestos
73. Ifsar e Cafsar as Gavias immitando a tudo/mais o navio General
74. Fazer á Vela, abatendo ou fazendo Cabeça por=/bombordo

75. Para se faer abatendo por este bordo

Página 34

76. Para se fazer primeiro a Vela o Navio General e de/pois os outros succedsivamente por sua graduaçãô

77. Que primeiro se faça a Vela o Navio que se destin/guir por signal particular

78. Que os outros se faça á Vela

79. Para se fazer a Vela o mais breve que cada hum po/der sem outra alguma atençãô

80. Para Largar as amarras, e fazer a Vela deixando-os/sobre Boya

81. Para Cortar as Amarras deixando Boyas nos chicotes

82. Para fazer á Vela suspendendo huma ou mais/Ancoras, e cortando a ultima Amarra sobre a/qual se devem fazer á Vela deixando Boya no chico/te

83. Para executar a mesma Manobra sobre dita sem/deixar Boya no checote

84. Para Largar o Panno, a enchugar

85. Para Ferrar o Panno

86. Para amarrar a duas e Ancoras

Página 35

(Páginas 36, 37 e 38 em branco)

Capitulo 5.º/Manobras á Vela

66. Que o Navio a quem se fizer o signal particular se po/nha na Proa do General

67. Para tirar da Prôa do General, e hir para o seu lugar

68. Navegar pela Proa na distancia de huma Legoa

69. Navegar pela Prôa a fazer a descoberta athe a distan/cia de tres Legoas, de forma que sempre se vejaô os/signais

70. Bordejando para barlavento para o mesmo fim/athé a distancia que pofsa vêr os sinais

71. Para virar e seguir pela prependicular do Vem/to pela popa para o mesmo fim athé a distan/cia que pofsa ver os sinais

72. Navegar a Barlavento do General na distancia/de huma milha pouco mais, ou menos

73. Navegar a Sotavento do General na distancia dita

74. Para reunir e eincorporar, buscando cada hum o seu Lugar

Página 39

75. Que os Navios cujo destentivo se bargue, vire de bordo,/e tome depois a virar, sendo precizo, para hir/buscar o seu lugar

76. Navegar sem formatura, em distancia pro/porcionadas ao tempo que ouver

77. Para fazer força de Vela

78. Pafar á falta do General, e o mesmo signal para/quem lhe quizer falar

79. Diminuir de Panno

80. Que se hade seguir toda a noite o mesmo rumo

81. Que de noite se háde virar ou mudar o rumo
82. Pór as Gavias nos primeiros Vinzes
83. Gavias aos terceiros Vinzes
84. Gavias dos terceiros Vinzes
85. Tirar dos terceiros Vinzes
86. Tirar dos segundos Vinzes
87. Deitar as Gavias forá dos Vinzes
88. Ferrar os Joanetes e sobre a Gata hindo Larga
89. Largar Joanetes
90. Ferrar a Gata
91. Largar a Gata

Página 40

92. Ferrar a Gavia
93. Largar a Gavia
94. Ferrar o Velaxo
95. Largar o Velaxo
96. Ferrar Gavias ao mesmo tempo, e Gata se estiver/Larga
97. Largar as Gavias ao mesmo tempo, e a Gata
98. Carregar a Vela Grande
99. Carregar o Fraquete
100. Largar ou amurar a Vela Grande
101. Largar o Fraquete
102. Largar, ou amurrar os Papa figos ao mesmo tempo
103. Carregar ao mesmo tempo os Papa figos
104. Navegar em Gavias
105. Navegar em Papa figos
106. Navegar com as quatro Velas, Papa figos e Gavias
107. Por a Capa com á Vela Grande
108. Por a Capa com a mesma
109. Por a Capa com a Gavia
110. Para atravefsar com a Gavia dobre

Página 41

111. Atravecar com o Velaxo sobre
112. Para marrear com a mesma Amura com que/se está a Capa ou atravefsado
113. Para marrear no outro bordo
114. Desaparelhar e arriar as Vergaduras dos Joanetes/sobre Sevadeira sobre Gata
115. Ifsar e aparelhar as Vergas de Joanetes sobre/Sevadeira sobre Gata
116. Arribar ao Porto mais proximo

- 117. Virar por davante, estando a Esquadra sem/formatura
- 118. Virar em roda estando a Esquadra sem forma/tura
- 119. Para hir mais de hó
- 120. Para hir mais arribado
- 121. Para cada hum manobrar livremente seja/na Saída, e entrada de Portos, e Barras, ou para/desaterrar de algum empenho, ou prigo, como/tambem com as árouges de Calma para os Na/vios se afastarem huns dos outros
- 122. Para dar reboque a alguma embarcação que atra/ze, ou sota Venteys

Página 42

- 123. Preparar para dar fundo
- 124. Dar fundo a huma Ancora
- 125. Dar fundo a hum Ancorote
- 126. Dar fundo fsem formatura
- 127. Que os Navios se amarrem e se seguirem expi/ando outra Ancora para onde Convier

Página 43

(Páginas 44, 45 e 46 em branco)

Capitulo 6.º Da Cafsa

- 13. Cafsa Geral a qualquer Embarcação que apa/recer e sendo mais cada Navio buscará aquela/que lhe ficar, mais proxima
- 14. Dar Cafsa no quadrante de NE
- 15. Dar Cafsa no quadrante de SE
- 16. Dar Cafsa no quadrante de SO
- 17. Dar Cafsa no quadrante de NO
- 18. Que o Navio a quem se fizer signal particular, Ve/jeye a ganhar huma distancia media entre/o Cafsador e o General, e os Cafsadores devem hir/safos, e prontos para atacar o Inimigo o que/faraô sem outro algum signal
- 19. Largar a Cafsa, e no cazo que os Navios Cafsado/res entendaô que convem prezistir no mesmo em/penho depois de terem feito signal de inteligencia Largaraô huma Bandeira Holandesa de

Página 47

- de quadra no Tope Grande que repitirá o Navio/entre médio o que o General porá o signal de/inteligencia porem senaó obstante ai ins=/tancia repetir o signal de Largar a Cafsa se/retirarão a Cafsadores emmediatamente
- 20. Que se traga á fala do General as Embarca/çoens reconhecidas
- 21. Que se traga a bordo do General, o Capitaô de hu=/ma ou outras embarçaens reconhecidas
- 22. Para preguntar aos Navios Cafsadores se na=/daô mais que a Embarcação ou Embarçaens/a que daô Cafsa, que responderá com o signal/de aprovação para dizer que sim, e com o de ne/gaçãô para

dizer que não e para averiguar/o referido hiraô sempre marcando o rumo a q/lhe ficou as Embarcações que Cafsaó

23. Que se atire a alguma Embarcação que pafsar/proxima da Esquadra
24. Para tomar posse das Prezas e guarneceas
25. Que verá dar fundo o mais perto que puder ser

Página 48

de alguma embarcação que esteja Surta ata/cando-a ahi mesmo sendo possivel, e quando/naó se terá a mayor vigilancia para lhe/dár Cafsa no Cazo que se pafa á Vela

26. Que se mandem as Embarcações meudas atacar /alguma Embarcação que esteja Surta, ou em/Calma
27. Que se bloqueye ou serque alguma embarca/ção que esteja surta Bordejando ao Mar del/la para que Largando não possa escapa

Página 49

(Páginas 50, 51 e 52 em branco)

Capitulo. 7º/Evoluções

50. Para o General mostrar q se vão fazer Evoluções,/pondo se para ifso os Navios prontos
51. Que a Esquadra se forme em Columna, ou linha/de Comboy o segundo Navio na Popa do primeiro,/o terceiro na Popa do segundo e afim os mais por/sua graduação Os preceitos desta linha hé seguir/os movimentos do Navio testa de Columna, indo/sempre o segundo Navio virar, orçar, arribar,/nas Agoas, o lugar em que fes o primeiro Navio e/da mesma forma os outros, e pelo que respeita á distancia que os Navios amde ter huns dos outros será/ordinareamente a de duas Amarras, a Columna aqu/ando hé a Blonia hé o mesmo que a linha de ba/talha e só se destingue na mayor distancia que/os Navios tem entre si porque na linha de bata/lha, será a distancia de meya Amarra, ou ainda

Página 53

menos se o tempo o premetir

52. Que a Esquadra se forme em Columna o primeiro/Navio no Centro, o segundo na vanguarda do primei/ro o terceiro na retaguarda do primeiro o quarto na/vanguarda do segundo o quinto na retaguarda do/terceiro e assim por sua graduação
53. Que a Esquadra se forme em Columna o primeiro/Navio no Centro o segundo na retaguarda do primei/ro o terceiro na vanguarda do primeiro o quarto na/retaguarda do segundo o quinto na vanguarda/do terceiro, e assim os mais
54. Que a esquadra navegando em Columna se me/ta em batalha conservando a mesma ordem
55. Virar por davante pela Contra marcha
56. Virar em Roda pela Contra marcha pafsando ca/da hum dos Navios por barlavento do emmediato/que lhe fica pela Popa. Esta manobra se executará/deminuindo de Panno os Navios que ainda não/viraô e forçando de Vela, o que vai avizar, para que se/naô embarce com o emmediato

Página 54

57. Virar em roda pela contra marcha, passando o primeiro/Navio da vanguarda, e toda a linha por solavento do/ultimo da retaguarda
58. Virar por davante ao mesmo tempo o General depois/de conhecido o signal, e dar tempo para os Navios se porem/promptos, Largará hum galhardete no mesmo tope/grande q he p momento principiar pelo Navio da reta/guarda q meterá todo o Leme de ho e depois q for/pondo a Proa para o Vento Largará a escota da vela/d' Esta e de Proa, e da bojarreno se for Larga: o Navio eme/deato Logo que vir Largar as ditas escotas porá o le/me de ló, e tanto q tambem principiar a por a prôa/p.^a o Vento Largará as suas escotas das outas velas/seguindo-se asim sucessivamente os mais e quan/do algum dos Navios minta se aproveitará dessa m.^{ma} a/rebada p.^a virar em roda rapidam.^{te} manobrando de/forma que Logo remedeye qualquer um prefeicão q/a linha tenha demnuindo depaero tanto de Vela, ou/pondo alguma delas sobre sendo precizo.
59. Virar em roda ao mesmo, tempo, observando principi/ar na forma da Ordem sobre dita/Ordem de Marcha he huma formatura em que os

Página 55

Navios se metem sobre a linha de bolina de huma/ou de outra amura, navegando o outro rumo; A pri/meira ordem de Marcha, hé melhor para as pique/nas Esquadras, pela facilidade de passar a linha/de batalha

60. Para q a Esquadra estando sem formatura, ou inda/in Columna, se formw na primeira ordem de Mar/cha sobre a linha de Bolina de BB. Com vento/Largo conçervando o mesmo rumo
61. Pafsar a primeira ordem de Marcha sobre a li/nha de bolina de Este bordo na forma dita qual/quer destas manobras se executará, navegan/do o primeiro Navio de forma que os outros/se profiao a Ranjar ficando todos sobre a li/nha de bolima ordenada para que metendo de/ló fiquem na dita linha de Bolina
62. Que a Esquadra em qualquer formaturá ou sem/ella navegando a Bolina se forme na pri-/meira ordem de marcha sobre a linha

Página 56

de Bolina do outro bordo observando as re=/gras sobre ditas

63. Que a Esquadra navegue sobre huma linha/de traves, ou de Bombordo, EStebordo, que hé o/mesmo, o General no Centro, o segundo Navio á/dereita, o terceiro a esquerda, e havendo mais de tres/Navios ficará o quarto na popa do primeiro, o/Quinto na popa do segundo, o sexto na Popa do ter/Ceiro, e afsim os maus formando tres Columns, e/Indo a Bolina, ou com vento aberto, ficará o/Segundo Navio a barlavento, e o terceiro a sotaven=/To, estas linhas em huma grande Esquadra/hora a quinta ordem de Marcha
64. Que a Esquadra indo com vento largo pafse da/primeira ordem de Marcha á linha de Ba/talha o que se executará metendo de ló, e demi/nuindo as distancias athé ficar na demeja/Amarra
65. Que a Esquadra navegando em linha de/traves se meta em Batalha ficando na vangu/arda

Página 57

na vanguarda o Navio General o que se/executa indo á Bolina arribando os Navi
os de barlavento a pôr na linha do ultimo/de Sotavento

66. Que a Esquadra navegando em linha de tra/ves se meta em batalha o Navio General na/Vanguarda, sem que este arribe para os Navios/de sotavento, que logo virará, e tornará a virar/a meter-se na linha, e os de barlavento arriba/raô para ella
67. Para meter em batalha, a mura a bombor=/do pela vanguarda, seja qualquer a formatu=/ra em que se estiver, ou sem sem formatura
68. Para meter em Batalha pela vanguarda, a/mura q Estebordo, na forma dita
69. Meter em Batalha, ficando a retaguarda,/navegando a mura a Bombordo
70. Meter em batalha, ficabdo a retaguarda na van/guarda, amura a estebordo. Quando algumas das/ditas manobras for para meter em Batalha

Página 58

pela retaguarda, virará logo por davante o Na=/vio da retaguarda, e os outros gradualmente/virará
em roda a meter-se na linha

71. Para alargar as distancias
72. Para diminuir as distancias

Observação

Para que a linha se conserve perfeitamente for/mada seja em batalha, ou em Columna, observa=/rá cada
hum dos Navios, navegar ao centro da/Popa do Navio, que lhe precede fazendo esta mar=/Ca do meyo da
solda, isto hé, Levam sempre o/Gumpes, partindo o meyo da Popa do Navio pre/cedente

73. Para arribar as quartas, ou Rumos que detremi/nar o signal supranumerario que se contaô/da linha de Bolina
74. Para navegar a Popa
75. Meter de Ló indo a Popa abrindo por Bombordo, do/detreminado por hum signal supranumerario as/Quartas em que se ade navegar arribado da linha

Página 59

de Bolina

76. Meter de ló/Indo a Popa abrindo por este bordo de/treminado por hum signal suprenumerario as/Quartas em que se hâde navegar arribado da linha/de Bolina
77. Para orsar e por á bolina
78. Para formar a odem de retirada sobre o angulo o/btuzo fazendo o Navio General o vertece do angulo: O segundo Navio á direita, o terceiro á Esquer=/da, e afsim os mais, indo a Popa, e com Vento aberto,/ira o segundo a barlavento, e o terceiro a sotavento
79. Pafsar da Ordem de retirada á linha de Bata/lha amura a BB, o que se executa metendo de ló/o primeiro Navio da alla ou da linha da parte de/BB, q ficara na vanguarda, e os outros Navios/por sua ordem iráô orsando a meter-se na linha

80. Pafsar da Ordem de Retirada a linha de Bata/lha amura a EB que da mesma forma a se executa metendo de ló o Navio de alla de EB, e fazer/á vanguarda, e indo os mais Navios orsando devagar

Página 60

a meter-se na linha, e em hum e outro Cazo, o pri=meiro Navio da alla oposta, que deve fazer a/retaguarda, mesta de lá da mesma forma que/o faz o da vanguarda

81. Para fazer força de Vela, em qualquer formatura q seja
82. Deminuir de panno
83. Para restabelecer a linha de Bolina, indo em Bata/lha ou em Columna, escfsiando o Vento sem arri/bar o Navio da Vanguarda, o qual atravefsará com/o Velasco sobre os outros viraraô por avante no mes/mo tempo, e tornaraó a virar em chegando á linha/de Bolina do outro bordo em que esta o Navio da van/guarda fazendo força de Vela, e ainda mais os da retagu/arda.
84. Restabelecer a linha de Bolina escafseando o Vento/arribando todos para a linha em que se acha o ul/timo Navio da retaguarda, o q não precisa de mais ex/plicação
85. Restabelecer a linha de Bolina alargando o Vento fican/do a vanguarda no seu lugar o q se executa metendo de/ló o primeiro Navio da vanguarda arribando os outros p^a

Página 61

A linha de Bolina, em q ficou o dito Navio da vanguarda

86. Restabelecer a linha de Bolina alargando o Vento,/ficando a retaguarda na vanguarda q se executa me/tendo de ló o ultimo Navio da retaguarda os outros Na/vios virando em roda ao mesmo tempo, e pela contramar/cha, ira cada hum voltando por davante tendo che/gado a linha de Bolina em q se acha o ultimo Navio da retaguarda, que fas agora a vanguarda
87. Restabelecer a linha de Bolina com a mesma amura /escaceando o Vento tanto q venha em reves, e ponha sobre/o Navio da vanguarda virava os outros Navios/faraó ata e larga a todo o panno, seguindo no outro bordo,/e tornaraó a virar tanto q chegarem á linha de Boli/na de outro bordo, em que se acha o Navio da Vanguard=/da, o qual deminuirá de Panno
88. Para q saltando o Vento em reves, se fique em linha de/Bolina da outra amura, o q se executará fazendo todos/os Navios ata e largar principiando pelo da vanguarda,/e acabando no da retaguarda e em outro qualquer cazo/que a formatura da Esquadra se altere pela extraor/dinaria mudança do Vento, o General fará o signal da

Página 62

da formatura que se hade seguir manobrando de for/ma, q Cada Navio pofsa dar Cafsa, aquelle Navio/que o precede

89. Advertir q se hade dar fundo em linha, e na mes/ma a q o Porto corre, ficando o primeira Divisão/á parte da entrada, e a segunda para dentro, advertin/do que o segundo Navio ficará abaixo do Navio General

90. Que sa hade dar fundo em linha de Traves, ou Perpen/dicular ao Rumo que o Porto corre, a primeira Divi/zaõ á direita, a segunda á esquerda estando á enchen/te da Maré
91. Que a Esquadra se meta sobre duas Columnas a pri/meira Divizaõ a direita, em segunda a esquerda indo a/Popa, e com vento largo, ou a Bolina ficará a primei/ra Divizaó a barlavento da segunda, obsevando que/os Navios de huma e de outra Divizaó fiquem pelo/traves huns dos outros
92. Que a segunda Divizaó pafse para a direita da/primeira, indo a Popa, e com vento Largo, ou a bolina,/fique a barlavento da primeira isto he, indo a Esquadra/Como fica dita acima, e se executa, com Vento largo, metendo

Página 63

de ló a ir buscar o seu lugar, e indo a Bolina virará por/da vante, e tornará a virar athé ficar pelo traves da/primeira Divizaõ q diminuirá de panno e a segunda/forçará de Vela

93. Que a Esquadra se em Columna ficando a pri/meira Divizaó no Centro a segunda na vanguarda a/terceira na retaguarda
94. Que a Esquadra se meta em batalha ficando as/divizoens como asima se ordena
95. Por em coluna a primeira divizaõ na vanguarda/a segunda na retaguarda a terceira no centro
96. Meter em batalha ficando as divizoens como asima/se ordena
97. Mudar a Divizaõ do Centro com a da vanguarda/pafsando por sotavento, q se executará na forma se/seguinte. A devizaõ da vanguarda deminuirá de pan/no a do Centro forçará de Vela aribando primeiro o q/baste para pafsar por sotavento da devizaõ da vangu/arda, a qual logo que a do centro tiver pafsado, arriba/ra a meter-se na linha, da retaguarda forçará de Ve/la a buscar o seu Lugar.

Página 64

98. Mudar a divizaõ do centro com a da vanguarda, pa/sando por barlavento, a divizaõ da vanguarda arribará/a do Centro forçará de Vela chegando-se bem o Vento a/ribando para a linha, logo que pafsar avante da di/vizaõ da vanguarda, e a da retaguarda aribara, e for/çando de vela, a meter-se no seu lugar
99. Mudar a Divisaõ do centro com a da vanguarda/sem perder para sotavento: a Divizaó da vanguar=/da virara por davante, e a do centro deminuirá de Pa/no a da retaguarda atravessará com a gavia sobre a/divizaõ da vanguarda depois que tiver seguido no/outro bordo o q for preciso virará em roda a meter-se/na linha a da retaguarda mareará a buscar o seu lugar
100. Mudar a Divizaõ do centro com a da retaguarda pa=/sando por sotavento a Divizaõ da vanguarda de/minuirá de Panno a do centro atraveçará com o Vola/sco sobre a da retaguarda aribará e forçará de vela a/the pafsar a da retaguarda á do centro mariará, e arribará/para o seu lugar como tambem a da vanguarda
101. Mudar a divizaõ do Centro com a da retaguarda pas=/sando por barlavento a Divizaõ do Centro arribará, e

Página 65

e atraveçará com a gavia sobre a Divizaô da retagu/arda forçará de Vela a pafsar por barlavento do cen/tro e tanto que tiver pafsado aribará para a linha,/junta, com a da vanguarda, e a do centro mariará a/buscar o seu lugar na retaguarda

102.Mudar a divizaô do centro com a da retaguarda/sem perder para sotavento a Divizaô da vanguar/da deminuir de Panno a do centro virará por davan/te, e logo que tiver pafsado por barlavento da Divi/zaô da retaguarda virara em roda a meterçe no/seu lugar a Divizaô da retaguarda forçará deve/la ao Cupar o seu lugar do Centro

103.Mudar a divizaô da vanguarda com a da retagu/arda, a Divizaô da vanguarda virará por davante/a do centro atraveçará com o Volasco sobre, a da re/taguarda áriará e forcara de Vela, e logo que pa/sar por sotavento da divizaô do Centro orssará qu/anto puder a meter-se pela Prôa da divizaô do Cen/tro o qual mariará e arribando o q for preciso a di/vizaô da va vanguarda virara em roda no lugar com/petente a meter-se no seu lugar

Página 66

104.Para impedir a pafsagem de hum Estreito ou Canal/a primeira divizaô ou Cupando o terço do Centro/da sua Largura, a segunda o terço da parte da Terra/do Norte, e a terceira da parte do Sul virando Livre/mente cada hum sobre si quando lhe convier

105.Para q na mesma diligencia de impedir huma/pafsage naveguem os Navios todos de forma que/se reconheçã todos os Navios que appareçerem/tendo a mesma liberdade de virarem quando lhe/parecer NB. No Cazo de navegarem as divizoens sobre/si como determina, o Artigo 55 Capitulo 7 dos che/fes das Divizoens faraô os sinais cada hum/para a sua

106.Que a Esquadra se forme em duas divizoens huma/de Navios outra de Bergantins e Cutres ficando a/de Cutres a Barlavento pelo traves dos Navios/com Vento aberto por hum dos bordos e com Vento/a Copa ficará a parte de Estebordo ou a direita, e/neste Cazo que a divizaô de Cutres fica sendo de se/gunda

Página 67

a segunda observará qualquer signal estabele/cido para a segunda Divizaô

107.Que a Divizaô de Cutres a Ribe com vento levan/te a meter-se mais para dentro do Estreito vigi/ando de noite o Bergantim Lebre para a parte da terra/do Norte o Cutre União para a do Sul e o Bergan/tim Galgo no meio do Estreito

NB

Os Navios ficara mais para a parte/do Medeterranio, e pela manhã a seincorporaráô/Com a divizaô de Cutres buscando-se huns aos/outro

108.Que a Esquadra dé fundo em linha, e na mesma a que o/Porto corre, ficando o primeiro Navio no Centro, seguindo-se o/segundo para a parte da entrada do Porto o terceiro para a/outra parte, o posta o quarto emmediato ao segundo o quinto/ao terceiro, e assim os mais por sua graduaçã

Página 68

109. Que a Esquadra dê fundo em duas linhas ficando a/Divizão de Navios na formatura que dispõem o signal/antedente, e a Divizão de Bergantis e Cutres pelo/traves dos Navios ficando a direito deles a enchente/da marê

Página 69

(Páginas 70, 71, 72, 73 e 74 em branco)

Capítulo 8º/Do Combates

37. Preparar para o Combate, o que se executa safando/os Navios de forma que não fique couza que embarcará/ce, trazendo para as redes todo o farto embrulhado nas/Macas, quando a Artelharia em meyas voltas se ain/da o não estava
38. Para por a Guarnição, aos seus postos em Ordem de/Combate, tocando os Tambores a rebate
39. Para por a Guarnição aos seus postos em Ordem, sem/tocar Caixa, em este cazo as Taifas, se baixaraô no/Castelo, e Sombadilho, para q nao sejaô vistos de/fora
40. Para a Nivelar a Artelharia de huma, e outra/parte abrindo as portas
41. Levantar as Portas e deitar fora a Artelharia/da parte de BB.
42. Levantar as Portas, e deitar fora a Artelharia da/parte de EB.

Página 75

43. Levantar as Portas, e deitar fóra a Artelharia de/huma, e outra parte
44. Principiar o Combate rompendo o fôgo
45. Para chegar para o Jnimigo, seja arribando so/bre elle, ou orsando quanto for pofsivel se elle es=/tiver de Barlavento
46. Afastar mais do fogo do Jinimigo, orsando quanto/puder ser
47. Afastar do fogo do Jnimigo dando huma arribada/de duas Quartas, a pôr na prependicular do Vento,/tornando depois a Orsar, seguindo promptamen=/te o Navio General
48. Que a Divizaô, ou Navio, que se destinguir pe=/lo signal particular, ataque o Jnimigo pela/Prôa arribando sobre elle, ou virando segundo a/citação do mesmo Jnimigo
49. Para atacar o Jnimigo pela Popa
50. Para abordar o Jnimigo fazendo cada hum co/mo entender, e a o Caziaô lhe dispoer
51. Para abordar o Navio Jinimigo, cujo numero/mostrar o signal supra numerario contando os Na/vios

Página 76

os Navios Jnimigos da vanguarda para a retaguar/da

52. Para atravefsar, ou Cortar a linha do Jnimigo a que/se executará deminuindo as distancias, e fazendo hum/grande fogo sobre o Navio Jinimigo, que se quer fazer/arribar de forma que o dito Navio, sofra o fogo dos do/is primeiros Navios da vanguarda, buscando sem/pre a dita Manobra, a parte mais fraca da/linha do Jnimigo.
53. Para atacar, e render, alguns Navios do Jnimigo/que se tiraô
N.B Quando alguma Embarcação do ini/migo se retira, se fas precizo atacala descizvamen/te pondose pelo seu traves, e a tiro de pistola, sem que/seja toleravel atacar, neste Cazo o inimigo pela

alhe=ta, nem avançado pela Prôa, e sendo hum o que se/retira, e dois os que atacaô, atacará hum pelo tra/ves Como fica dito, e outro pela Pôpa, os Bergan=/tins, e Cutres devem Comportar assim Com qu/alquer Chaveco que apareca, que para hisso he q Sua

Página 77

Magestade os tem, e os manda armar

54. Que se pafse para a parte da Terra, ou Porto pa/ra onde a Embarcação inimiga Se retira Cortan/do-lhe o caminho para melhor o atacar, e render,/náo se expondo porem o perigo de en Calhar
55. Para pôr da parte opposta aos inimigos de forma/que lhe não Cheguem os tiros o que se executa estan/do o Jinimigo a Sotavento virando, e tornando a vi/rar a ficar a barlavento do General, e ficando o/inimigo a barlavento, se arribará para sota/vento do General, ou sa Sua Divizaô
56. Para Cada hum dos Navios mostrar por hum/Signal supra numerario, o numero de pefo/as que tem fora de Combate entre mortos, e/feridos
57. Para acabar o Combate cefsando o fogo
58. Para embeçar, e segurar a Artelharia fichan/do as portas.
59. Para mandar meter o fogo e queimar alguma

Página 78

Embarcação do inimigo, que emcalhou, ou se acha/em estado de não poder Navegar, saquiando-a pri/meiro sendo pofsivel

60. Que as Lanchas armadas em Guerra, Levando cada/huma na Prôa dois Pedreiros, ou Peças de tres litros, vão/fazer algum Ataque, seja, a embarcação ou algum/Porto, juntando-se todas com a que largar Bandeira/Portugueza no Mastro de Prôa, e oficial que for/nella, será o Commandante da Acção
61. Para que as Lanchas, e Escaleres vão fazer algum/atace na forma que se refere no artigo anteceden/te
62. Para retirar, e este signal se derá por escripto aos Co/mandantes das Embarçaõens miudas

Página 79

(Páginas 80, 81, 82, 83, 84, 85 e 86 em branco)

Signais para de Noite

Se as Esquadras podefsen Navegar de noite sem se fazer/hum só signal, nem aparecerem luzes seria de grande/utilidade pois quantas vezes pelos signais de noite se/tem feito perceber do inimigo, e outras enganando-se com/os signais, e luzes do jnimigo tem hido cahir nas suas ma/ons, de que se segue que huma Esquadra bem disciplina/da nesta parte, he aquella que navegar com menos Sig/nais de noite, sem com tudo estar exposta a separar-se, ou/outro qualquer prejuizo, e nestes termos se estabelecem só/os Signais preçizos em que o General naô Confia tanto,/quanto espera do Cuidado dos Commandantes, e ma/is officiaes dos Navios/O General quando lhe parecer principiará os/Signais de noite por hum tiro de Peça, e quando naô qui/zer atirar tiro, deitará em seu lugar hum fuzil, q/huma e outra Couza servem para os Navios pôrem/a gente nas obras, e tudo prompto, repetindo por

Página 87

Sua graduaçáo o dito fuzil, quando for tiro se/naô deve repetir

Nas noites escurar, que ainda de perto, custaô a des/tinguir os obgectos, deitará o General fuzis de hora em/hora, ou ainda mais a miudo, o que os outros Navios, res/ponderaô, e nas noites que ouver arajes de Vento incons=/tante que muntas vezes se acaba de Marear com huma/amura, e logo he necefsareo amurar com outra, ou Ma/rear a Popa a huma Larga. neste Cazo naô fará/o general signal algum de manobra mas sim a

acenderá hum fuzil todas as vezes que mudar de marea/çaô, para que os Navios saibaô aonde fica o General,/e o seguirem repetindo tambem os fizys

Quando o General acender hum só farol da/Popa nenhum dos outros Navios acenderá farol al/gum, e quando o General acender tambem o da Gavia,/acenderaô os Navios hum Farol na Popa, e o General man/dará logo apagar o da Gavia para que naô, equivoque/os signais, e os Navios q fizerem pela Popa do Gr^{al} acenderao na Proa

O Signal de inteligencia com que os Navios devem

Página 88

Logo responder aos Signaes que se lhe fizerem, será hum/Lampião no tope de Prôa, que se conservará athe/Se acabar a Manobra, e para mostrar, que senaô en=/Tende o Signal se poráo Lampioens no mesmo to/Pes de Prôa

Para que não foce necefario uzar de muitos tiros/De Artilharia, Cuxaras, e foguetes para Signais de/Noite, que sua Combinação he difficultoza, e confu=/za, se estabelecem da mesma forma os signais numerarios/á mitaçãô dos de dia na seguinte forma, destinando-se/para pôr os Lampioens só dois Lugares, hum baxo no Pe=/nol da Mezena, e outro alto no tope Grande os Lampio/ens baixos no Penol da Mezena, saô unidades, e os/Lampeons altos no Tope Grande seistenas de forma/Que hum Lampião no Penol da Mezena, Vale/hum, dois Valem dois, e tres Valem tres, hum/Lampião no Tope Grande Vale seis, dois Valem/doze, e quatro valem vinte, e quatro. advertindo/que o Signal numerario seis se fará com seis Lampioens/no Penol da Mezena, e não com hum no tope Grande, e o

Página 89

Signal numerario doze se fará com seis Lampioens no/Penol da Mezena, e hum no Tope Grande de que/se segue que nunca pode haver Lampioens no/Tope Grande sem que os haja, tambem no Penol/da Mezena, e os Lampions se amarrarao na adri/fsa huma braça de distancia huns dos outros/asim como ja se difse para as Bandeiras.

Página 9 (a seguir à Página 89 aparece-nos uma página com o número 9, supostamente deverá ser a página 90 porque a página seguinte é a 91)

Signaes Numerarios/Surtos

26. Para chamar á Ordem que Virá hum Oficial/do Corpo de Cada Navio a bordo do General
27. Para arriar Vergas, e Mastareos.
28. Ifsar Mastareos, e Vergas
29. Largar para o fundo mais Ancoras segurando/se cada hum como entender

30. Tirar Sobre huma Ancora
31. Que venhaó as Lanchas com Ancorotes, e viradores/para Espiar
32. Que Venhaô as Mestranças, e de qualquer des/tes Signais uzará o Navio que o necefsitar
33. Que Venhao todas as Embarçaçoens Miudas/prontas
34. Que Venháó todas as Embarcacoens Miudas/Armadas em Guerra
35. Que as Embarçaçoens vaô socorrer o Navio que

Página 91

fizer signal de necefsidade

36. Signal de necefsidade, seja fogo, motim, ou ter /garrado de forma que esteja em prigo de encalhar
37. Que as Rondas Venhaô a bordo do General
38. Que as Embarcacoens miuda, que se acharem/fora dos Seus Navios sere colheráo a elles
39. Que se metao dentro as Embarçaçoens miudas
40. Para pôr a pique a ultima Ancora
41. Largar, e Cafsar as Gavias
42. Para tentar arriar a Amarra, e ferrar o Canno/que se tinha Largado
43. Suspende e fazer a Vela abatendo por BB
44. Suspende e fazer a Vela por EB
45. Para se fazer primeiro a Vela o Navio General, e de/pois os outros sucefsivamente
46. Para fazer a Vela o mais breve que cada hum/puder sem outra alguma a Mençaô
47. Largar as Ancoras e fazer a Vella deixando-a/sobre Boya

Página 92

48. Cortar as Ancoras deixando Boyas nos seus checotes
49. Para fazer a Vela suspendendo huma, ou mais/Ancoras, e cortando a ultima Ancora sobre/a que se devem fazer a Velá
50. Anular o Signal que se tinha feito

Página 93

(Páginas 94, 95 e 96 em branco)

Signal para de Noite á Vela/Signaes numerarios

43. Para chamar a ordem, vindo hum Official do Cor=/po de Cada Navio a bordo do General
44. Que Venháó as Embarçaçoens miudas prontas pa
ra Rebocar
45. Que Venhaô as Mestranças, e qualquer destes dois/signais, uzará quem os precisar
46. Que venhaô todas as Embarçaçoens miudas e Ar=/madas em Guerra
47. Que as Embarcacoens meudas Váo secorrer ao/Navio que fizer signal de necefsidade qualquer que/for
48. Que as Embarçaçoens meudas vaô para bordo dos/seus Navios, e se metao dentro, naô sendo ja nesse/fsareas

Página 97

49. Signal de necefsidade qualquer que seja
50. Virar por davante pela Contra marcha
51. Virar por davante, ao mesmo tempo esta Mano/bra de noite deve principiari sempre pelo Navio da/retaguarda, e acabar no da vanguarda olhando-se/em Cada hum para o que lhe fica pela Popa me/tendo-se o leme de ló logo que se observar que o di=/to Navio da Popa vay ja pondo-a a Prôa para o/Vento
52. Virar em Roda pela Contra marcha pafsando-o/primeiro Navio da vanguarda por barlaven=/to do immediato que lhe fica pela Popa e assim/os mais manobrando de forma que huns naô/embarcem os outros
53. Virar em Roda pela Contra marcha pafsando o primeiro Navio da vanguarda por sota/vento do ultimo da Retaguarda
54. Virar em Roda ao mesmo tempo observando-se/o mesmo de prencipiar pelo Navio da retaguarda

Página 98

55. Que a Esquadra se forme em Columna o Navio/General na vanguarda seguindo-se os mais por sua/graduação
56. Que a Esquadra se forme em duas Columnas/e em duas divizoens, huma de Navios outra de/Bergantins, e Cutres ficando a Columna dos ditos/Bergantins, e Cutres como fica ordenado no Ca/p. 7 N. 57. ficando em cada huma das Divi/zoens o Primeiro Navio no Centro o segundo/na retaguarda, o terceiro na vanguarda
57. Que a Esquadra se forme em huma só Columna/e na formatura prescripta ficando a primeira/Divisão de Navios na vanguarda e a de Ber/gantins, e Cutres na retaguarda
58. Que a Esquadra se forme em huma so Colun/na a primeira divisão de Navios na retaguar/da, e a de Bergantisn, e Cutres na vanguarda
59. Para hir mais de ló

Página 99

60. Para hir mais arribado
61. Atravefsar com huma das Gavias sobre
62. Por a Capa com a Mura a BB, seguindo-se/nestas manobras ao Navio General
63. Por a Capa em Mura a EB.
64. Marear com a Mura a BB
65. Marear com a Mura a EB
66. Marear a Popa
67. Fazer força de Vela
68. Deminuir, ou Terrar Panno regulando-se pelo/Navio General
69. Que aparefse terra ou baixo, ou que se achou/fundo pela Sonda

NB. Os Navios levarão sempre/os Prumos prontos, e na vizinhança, ou sus=/peita de terra teraô o Cuidado de Sondar com q/para hifso seja precizo Signal

Página 100

70. Para pafsar á fala do Navio General indo Logo/Cada hum buscar o Seu lugar, e o mesmo Signal/he para quem lhe quizer falar
71. Que aparecem Navios demais
72. Dar Cafsa aos navios que aparecerem reconh/cendo-os, e atacando-os sendo inimigos sem q/seja precizo neste cazo proceder o Signal de/Romper o fogo
73. Largar a Cafsa, emcorporar com o General,/e este he o mesmo Signal de Uniaô para ca=/da hum vir buscar o seu lugar estando se/parado
74. Para formar a linha de Batalha a pri=/meira divizaô de Navios na vanguarda/e a de Bergantins, e Cutres na retaguarda/ficando na formatura prescripta.
75. Para atacar e Romper o fogo

Página 101

76. Que a Diviaô de Bergantins, e Cutres naô/se meta em linha, e ataque as Embarcaco= ins do inimigo pela Popa, ou por onde/melhor o puder fazer, e quando ja esteja em linha com os Navios, se retire de la pa/ra executar o Referido
77. Tomar pofse das Prezas, e guarneceas/com a gente que for precizo
78. Para dar fundo a huma Ancora
79. Dar fundo a hum Ancorote

Página 102

Observação

De noite cada hum dos Navios tem obrigação de/se chegar para a Popa daquele que o precede largan/do Panno no Cazo de se hir atrazando, de forma/que deve cada Navio dar Conta daquelle, que/o precede, ou que proximamente lhe fica pela/Prôa, porque afsim Navega de Noite huma/Esquqdra de muntos Navios sem se separar, e/do contrareo tem o Comandante faltado a Sua/obrigação no mais importante qual he a ce/paracaô das forcas

Página 103

(Páginas 104, 105 e 106 em branco)

Signal d' Artelharia/Para de dia, ou de noite em tempo/de Nevoa

Observaçoes sobre os Signaes/da Artelharia em Nevoas

Como em tempo de Nevoa faltaó totalmente os/obgectos, pela mesma razaô se necefsita o mayor/cuidado, e que nos Navios naô haya motim algum./para que se faça bem a combinação dos tiros de Peça/asim do seu numero como do espaço que ouver entre/os mesmos tiros

Os tiros de Peça vão notados com hum P, e serão tantos os tiros, quantos forem os pês, e pelo q
toca ao tempo/entre os tiros, quando na Sua Columna se der mostra P-P/quer dizer q são os tiros
sucessivos, isto he de quatro a cinco

Página 107

seguidos de distancia: e quanto o intervalo dos ditos/pês, se achar pontiado, como demonstra P..P, sera
a/separação dos tiros de tantos minutos, quantos fo/rem os pontos que se acharem entre os pês por
E/xemplo encontra-se na Columna o signal seguinte P-P..P, conhecer-se há que o segundo ti/ro he
sucessivo a primeiro, e que há dois minu

tos de separação entre o segundo, eo terceiro

Página 108

Numeros	Signais d.' Artelharia em tempo de Nevoa	
	Tiros de Peça	Significaçoens
1	P-P	Signal de preparação
2	P..P	Virar por davante
3	P-P-P	Virar em Roda
4	P..P..P	Por a Capa amura a BB
5	P..P-P	Por a Capa amura a EB
6	P-P..P	Marear com amura a BB
7	P-P-P-P	Marear com amura a EB
8	P-P..P-P	Marear a Popa
9	P..P-P-P	Signal de neccidade qualquer que for
10	P-P-P..P	Avistar terrá abaixo pela Sonda
11	P..P-P..P	Discubrir Navio de Mais
Para		

Página 109

Para se executarem os sinais de Nevoa da página/antecedente numero dois athe incluzive, precede/rá
sempre primeiro o Signal, numero hum de pre/paraçãõ seguindo-se o dahi a hum quarto de hora/o de
Manobrar, cuja Manobra será executada logo/e todos ao mesmo tempo para evitar abordagens

Quando o General mudar de Rumo ou seguir/o mesmo uzará dos sinais seguintes hum tiro
de/Peça de hora em horá para Navegar ao mesmo Ru/mo, e os Navios saberem para onde lhe fica o
General/Hum tiro de meya em meja hora para hir mais/de lo: Hum tiro de quarto em quarto de hora pa/ra
hir mais arribado.

Sendo preciso a algum Navio fazer Signal/de neccidade em tempo de Nevoa ficará
continua/damente atirando tiros de Mosquete, e tocando o/Sino para as Embarcacoens miudas lhe pofaô/a
Codir

Página 110

Distintivos particulares		
	Divizoens	
	1º	2º
	Bandeira branca com 2 pontas	Bandeira azul com 2 pontas
Navios	Maria Primeira Principe Lebre	Fenis Vuião Galgo
	1.ª de Navios	2.ª Bergantis e Cutres

	Bandeira branca e azul com 2 pontas Branca no inicio até meio e dp azul até ás pontas	Bandeira branca e vermelha com 2 pontas Branca no inicio até meio e dp vermelha até ás pontas
Navios, e numeros que lhe correspondem		
	Maria Primeira.....1	
	Fenis.....2	
	Principe.....3	
	Galgo.....4	
	União.....5	
	Lebre.....6	

Página 111

Repartida a Esquadra entres Divizoens			
	1 ^a	2 ^a	3 ^a
	Bandeira branca em cima e vermelha em baixo em forma de triangulo	Bandeira azul em cima e branca em baixo em forma de triandulo	Bandeira vermelha em cima e azul em baixo em forma de triangulo
Navios	Maria Primeira Lebre	Fenis Galgo	Principe Uniaó

NB Os Distintivos particulares se largaraó ordinária/mente no penol da Mezena, e quando se quizer que/melhor se vejaó especialmente dos Navios que ficarem pe/la Prôa se largaraõ na Jncapeladura do Joanete grande/que senao equivoqua com os sinais a Riandose o Joane/te se for Largo

Fragata Principe do Brazil

Página 112

Quartel da Rua direita do Anjos de de Maio/de 1790/Bernardo Ramires Esquivel/Tem^{te} General

Página 113

(Páginas 114, 115, 116, 117, 118, 119 e 112? em branco – a seguir à Página 119 aparece-nos uma página 112)

Anexo 10 – Regulamento Para o Serviço Particular Que as Tropas De Infantaria, e Artelharia Devem Executar A Bordo dos Navios de Guerra De Sua Magestade Fedelissima Commandados Por Bernardo Ramires Esquivel Tenente General d'Armada Real Ano de 1790

Capitulo I

Como devem embarcar as Tropas

1.^a Logo que os Barcos das Tropas atracarem ao Navio que/vam guarnecer, e pela parte de Este Bordo, mandaram/os Comandantes dos destacamentos hum Sargento asi/ma dar parte ao official da Marinha que estiver d/e Servico da sua chegada

2 Levando o sargento ordem para embarcarem os/destacamentos aquele que primeiro tiver atracado/mandará o seu commandante meter duas sentine/las entregues de Todo o facto não consentindo que algu/ma embarcação atraque ao dito barco, e que elle não large do Navio

3 Todo o mais destacamento mandará subir pelo porta/lo do Navio, advertindo pelo que respeita ao Ligar em/que devem marchar os officiaes, officiaes inferiores, e Tambores

Página 1

Tambores se observará assim nesta com em todas as mais/marchas, e formaturas o que detremina o regulamento da/Infantaria do Exercito do Cap. I

4º. Marchando o primeiro destacamento, e logo sucessiva/mente os outros se todas tiverem chegado observando o/mesmo que se ordena para o primeiro, meteraó em ba/talha os dois de fundo sobre a Tolda ficando o que tiver/official mais antigo ou de maior Patente seja d' Infan/taria ou d' Artelharia da parte de Bom Bordo com/a direita para a Popa, e as Caras para Este Bordo, e o/segundo destacamento ficará da parte de Este Bordo/Com as caras para Bom bordo, e a direita para a Proa,/ficando afastadas das amuradas quanto baste para/a segunda fileira tomar distancia, o que se executa/rá logo que os destacamentos acabarem de se for/mar em batalha, e não permentindo a Tolda dos Na/vios ganhar distancias de quatro pafsos, se tomará/somente a de dois, observando em tudo o mais o que

Página 2

detremina o Regulamento no Cap. II, e no cazo que/os destacamentos não Caibaô na Tolda em Navio que/tenha baileos largos seportaraó sobre eles, e não os ca/bendo foram os dois destacamentos huma espece/de quadrado na mesma Tolda.

5 Estando em batalha os destacamentos na forma/referida mandaraó os seguintes apresentar as Armas/e depois armas o hombro, e esta he a ocaziaô em que os/Capitaens devem fazer ciente da força dos seus des/tacamentos mandando entregar ao Oficial do Cor/po da marinha que estiver de serviço mapas dos di/tos destacamentos

6 O primeiro Capitaó Tenente hira passar huma/exacta revista aos destacamentos notando em huma/relaçao toda a falta que se achar nos uniformes, e arma/mentos, e Cada Capitaó na revista do seu destacamen/to respondera por tudo senão achar em bom estado

Página 3

7 Ordenará o primeiro Capitaó Tenete segundo as/ordens que receber do Comandante o numero de officiaes o/ficiaes inferior, e soldados que deve ficar de Guarda fa/zendo-os marchar; e formar na mesma Tolda com as car/as para a Popa, e passando-se a revista a hum só dês/tacamento que tenha chegado do qual se deve tirar/a guarda se deve formar esta da parte de Este Bordo

8 Tirada a guarda ordenará o primeiro Capitão Tenente/que os destacamentos marchem para o alojamento que/se achara demarcado, e o Sargento de Mar e Guerra hira/fazer entrega dele aos Capitaens os quaes logo que rece/berem a dita ordem faraó destroçar os seus destacamen/tos marchando pelo baileo de bombordo persedendo/a mais antiga advertindo que não sendo pocivel nos/Navios abrirem os destacamentos por polutoens se fa/raô marchar de Costado oubervando sempre o que/despoem o regulamento da Infantaria no Capitulo I/já sitado

9. Chegando a tropa a tomar o seu alojamento mandaraó

Página 4

mandaraó os Capitaens arumar as armas ou polas nas/fasquias, e repartira cada hum a sua acomodação, e dos/seus subordinados portando-se nesta materia com a ma/ior retidaó ficando as cochyas livres, e tudo aranchado/em boa ordem.

10. O Oficial da guarda depois que sahirem da Tolda os/destacamentos mandara por armas ao Embro, depois a di/reita marcha, marchando de Costado athe ocupar o Lu/gar em que se achava o primeiro destacamento mandan/do logo á esquerda, e depois sahir o Cabo d' esquadra q'/deve tomar a guarda com os quatro para meter as sem/tinelas cuja formalidade, e obrigaçoens severa adien/te no Capitulo da guarda, e feito o referido se arrumaraô/as armas da mesma guarda nos entalhes que se achaô/no resguardo da escada que vay para a ente Came/ra

11 Os capitaens despois que tiverem repartido o seu alojamen/to metera cada hum huma sentinela ao dito a qual se entre/gara as armas do destacamento ordenaraó se embarque o fato

Página 5

sem confuzaó nem risco de se quebrar ou cahir ao Mar al/guma Couza emcarregando esta manobra a hum dos seus/oficiaes, e mandando retirar as sentinelas do Barco logo /que o fato estiver de todo embarcado de que daraó parte/para se despedirem os barcos.

Capitulo II/Da formalidade com que as Tropas devem fazer as suas/funçoens a bordo

1 Quando os destacamentos, ou divizaó da guarda se/mandar pegar em armas para fazer honras, se forma/ra da parte de estebordo com a direita para a Proa, e man&dando-se que toda a Tropa pegue em armas a mais antigo/destacamento, ou devizaó das que naó estaõ de servico for/mava sobre o baileo de bom bordo, e a mais moderna so&bre o de este bordo a hum, ou a dois de fundo de forma que

Página 6

se guarneçaó os baileos, e o Castelo de Proa

2 Querendo se passar mostra as Tropa marchará as des/tacamentos para o Conves sendo a devizaó que se achar/de guarda da mesma tropa marchara am corporarçe com /as suas Companhias ficando somente as sentinelas as/quaes devem ser postas pella Companhia que em ulti/mo Lugar passar mostra advertindo que os Capita/ens formaraõ as suas Companhias pella ordem/do Livro por onde se lhes passar mostra

3 Marchara a Primeira Companhia a meter em/Batalha na Tolda observando a mesma formali/dade referida no Capitulo 1º desta Instrução e/logo que estiver prompta a Meza da Mostra/Contra marchara por Fileiras a passar a ditta/Mostra tomando o Capitão o açento que lhe/toca ficando os subalternos em pê ao Lado da/meza e o ofeçial inferior que deve dar Conta da Com

Página 7

panhia

4 A Companhia que foi passando mostra se hira for/mar ao Convés marchando logo a segunda Companhia/a meter em Batalha no Lugar em que se achar a pri/meira sobre Tolda e tanto que a primeira Companhia/passar mostra marchara logo hum Cábo ou Ans/peçada com hum numero de soldados para ren/der as Sentinelas da segunda Companhia no ca/zo de ser huma so Companhia quando se quizer/pasar Mostra se meterão de sentinela os ulti/mos Soldados que devem Responder q ella man/dando Logo rendelos com os primeiros que passaraõ/a mesma mostra evitandose por este modo to/da a duvida que Costuma haver a respeito das/sentinelas e passada a mostra marcharaõ as Com/panhias para o seu Alojamento e a devizaõ da/guarda para a Tolda a tomar o seu Lugar

Página 8

5 Ordenandose que as Companhias venhaõ passar/Mostra sem armas se praticava o mesmo com a diferen/ça de que as Companhias se naõ formem na Tolda/vindo logo do Conves marchando direito a meza da mos/tra voltando na mesma marcha para o ditto Com/vêz advertendo que as Companhias virão com/os seus uniformes e os soldados de cada hum/de per si quando o chamarem marchara hum/passo Levando a maõ ao Chapeo e batendo Com/o Pé direito, respondera logo fazendo a Contramar/cha

6 Os Capitaens quando passaraõ em terra a/mostra do pagamento deviaõ fazer repartir as/suas Companhias em ranchos a contento dos sol/dados e Cazo que a naõ fizeçem o faraó logo a Bor/do observando naõ haja mais desenco em cada ran/cho e que em todos haja dos antigos e mudernos

Página 9

soldados fazendo tirar logo relaçoens declarando os Chefes ou cabe/cas dos mesmos ranchos de que mandaraõ huma Copia/ao Sargento de Mar e Guerra

7 Quando as Companhias forem receber á Cade/ira a sua comida o cabo de Esquadra ou Anspeça/da daquelle dia de quem se tratara adiante in/fileirava os Cabeças dos Ranchos pella ordem/da Relação que serve de guia ao sargento de mar/e guerra os soldados Levaraõ as gamelas na/maõ direita encostadas a

sintura quanto o Braço puder estenderse com o concavo para cima recebendo nella o que toca ao seu rancho sem tirar/o Chapeo nem fazer algum outro movimento

8 Huscara, o cabo por esta fileira marchando todos a hum/grande passo huns dos outros athe xegar junto do/sargento de Mar e guerra aonde fará contramar/char os que forem tomando as reçoens marchando

Página 10

do ultimamente o Cabo

Capitulo 3º./Da Devizao que entra de Guarda

A Guarda se rendera as 9 horas da manhan e huma/hora antes se tocara a assemblea a Cujo toque marchara a/Devizaõ que toma a Guarda para o convez advertin/do que todos os toques de Caixa se romperaõ na Tolda/e os Tambores marcharaõ pellos Baileos de EB ao Caste/lo de Proa voltando pello de BB acabar na Tolda

2 O Primeiro Ofecial da Devizaõ da Guarda lhe pasara/revista fazendo que todos estejaõ com o seu uniforme as ar/mas Limpas e todo o mais aceio devido o mesmo oficial/mandara fazer o maneiio das armas e aquellas evoluçoens/que se detreminarem para a ocaziaõ do Combate

3 Chegada a hora prescripta de render a Guarda se toca/ra a pegar nas armas a cujo toque postarse=haõ os Ofecia/es na frente da Devizaõ e ao mesmo pegara nas armas a /devizaõ que sahe de guarda Formando sobre a Tolda de/pois de que marchara a Devizaõ que entra a meter em

Página 11

Batalha na Tolda obseivando daqui para diante o que determina/o Regulamento no Capitulo 8º. N.º 29 athe 46 quando chuver se meterão/as armas de Baixo do Tombadilho e fazendo Bom tempo se arru/marão nos Entalhes do resguardo da Escada que desce da Tolda/para a anrecamera

Das Sentinelas e suas Obrigaçoens

Observarão exatamente as sentinelas o Regulamento no mês/mo Capitulo 8.º artigo 2.º das suas obrigaçoens com a diferença/que vão de huma Praça de Terra firme para huma de madei/ra e voltando qual he huma Náu alem das quaes execu/taraõ o seguinte.

1ª As sentinelas em cujo destino houver artelharia não dei/xara Bulir na Palamenta nem no que pertence a mesma ar/telharia a exceção daquellas pessoas a cujo Cargo esta/esta obrigaçaõ

2ª Não concentiraõ que se jogue jogo proibido pella/Lei e que nos premetidos não seja com exceço de preço e nun/ca dentro de Camarotes

Página 12

3ª Faraõ observar o maior silêncio logo que se tocar a recolher/athe a Alvorada evitando o Toque de Instrumentos Cantigas e ainda/Conversações em voz alta

4ª Quando se dizer missa ou se estiverem rezando as orações proíbe-se há que se Caximbe que se parta Lenha que se passei por/sima do Tombadilho mandando tirar os Chapeos ou Barretes/a todos os que virem o altar

5ª As sentinelas entregues de luzes ou dds Fugos não deixará a/cender alguma sem licença e sem hum Cabo ou Anspeçada/ou sua Falta soldado para a levar as Luzes Efetivas e Costumadas quando precisarem ser atizadas ou outro qualquer com/certo se chamara o Cabo de Esquadra da guarda que te/rá a chave de todas para a hir concertar

6ª Depois das ave Marias athe a Alvorada não haverá Tranças açezas na Tina para Caximbar nem se concertira que o faça/outra pessoa alguma em outro qualquer Lugar durante o referi/do espaço de Tempo

Página 13

7ª As sentinelas que vejam o mar que são as de Poupá, Proa e Portalos/teraõ o maior cuidado nas Embarcações que aprou para a Náu/quando derem parte em Larga distancia principalmente daqueles/escaleres grandes em que possa vir o Snr Capitaõ General da Arma/da ou Pessoas a que se devão fazer honras applicandose logo aconhe/cer o Escaler Lancha e segundo escaler da Nau para darem/parte das dittas Embarcações com esá destinação

8ª Em todos os Porttos e Bahias que a Nau estiver surta/passarão a palavra as dittas sentinelas de mei em meia hora/falando primeiro o da Poupá o do Portalo de E.B esta a de Proa/e a de Proa a do Portalo de BB onde acaba

9ª Logo que se tica a recolher athe a alvorada gritará as sentinelas as Embarcações que passarem A Tala da Nau perguntando lhe que embarcação he e para onde vai que respondendo não vem para a Náu lhe tornara a Gritar que se afaste/e dizendo que vem para a Nau se lhe perguntara a senha/que asertando a se deixara atracar e não a dizendo se/lhe mandara ficar afastada da Náu dando logo Parte

Página 14

Ordens particulares das sentinelas

Sentinelá do Tombadilho

O Lugar desta sentinelá he Junto o Paõ da Bandeira e se lhe entregua o seguinte

1º Tera Cuidado que a Bandeira se não embarce ou rompa em/algum Lugar dando parte todas as vezes que se inçar anviar/ou Largar Colhida

2º Não deixar a estar ou pasêar no Tombadilho senão a/quellas Pessoas que tiverem Licença para o Fazer

3º Tera grande cuidado nas Capoeiras pestençentes â Fazen/da Real e nas do Comandante evitando que se arrombem ou ha/ja Furtos deixando somente abrir aos que tem o seu Cargo as/sobreditas e pello que respeita as que pertencem a Fazenda Real com/asistencia sempre do sargento ou Cabo da Esquadra

4º Não deixara assentar pessoa alguma sobre as redes do/Tombadilho nem tirar saco algum dos que formão a Trincheira/no Cazo que os haja dando exata conta de tudo e o mais/que lhe for entregue

Página 15

5º Não deixara atracar embarçaõ alguma pella Poupa falan/do lhe logo que se afastem e venhaõ buscar os Portados a fim de evitar/a dezençaõ que se costuma fazer pellas Portas da Praça de armas

6 A Cargo desta sentinela fica a Luz da Bitacula de sima/da Tolda digo do Tombadilho

Portta da Rabada

O Lugar desta sentinela he junto a Porta de Fora da ditta rabada/e se lhe entrega o seguinte

1 Deixara entrar Livremente na rabada aos ofeçiaes do cor/po da Marinha e ao sargento de mar e guerra e aos ofeçiaes da Fro/ta athe Alferes, incluzive aos Cadetes, e Capelaens o voluntário a/quem o Comandante der meza como taõ bem aos Criados do /Comandante todas as mais pessoas que quizerem falar ao/Comandante lhe dava primeiro parte para elle os mandar/entrar se lhe parecer

2ª Tera grande cuidado nas Papeletas Mapas e tudo o mais que/se costuma entregar a ditta sentinela e na Luz da Bitada que/fica a seu cargo como taõ bem a impolheta para as mandar tocar/Pella ronda de sima isto he quando o Navio estiver surto

Página 16

Ronda de sima

A Ronda de sima he huma sentinela volante sobre a Tolda e se/lhe entrega o seguinte

1º Estando o Navio surto nao concetira pesoa de Marinhagem/sobre a tolda a exeçaõ daquelles que forem chamados para algum/Trabalho e andando a vela toda a Gente do Quarto estara da/Parte de sotavento menos quando os mandarem pegar em cabos/a estar promptos para alguma manobra

2º Empedira que a Gente do Quarto se açente sobre a artelharia cai/xas outro qualquer lugar alto e da mesma Forma que pasem pa/ra as mezas da guarniçaõ aonde senaõ conçentira pesoa algu/ma e taõ bem sobre o escaler segundo escaler e redes de Borda ou pa/rapeito da Tolda

3º Na Tolda se asentaraõ os Ofeçiaes e aquellas pessoas que podem/concorrer com elles

4º Por esta sentinela correm as Partes que da a da Popa e por/talos como taõ bem apremsião de acender as Luzes e parte de que se/apagaraõ derigindo tudo ao ofeçial da Guarda para este Fazer/ao de Corpo

Sentinelas dos Portalos

1ª Naõ deixaraõ atracar nem largar embarçaõ alguma

Página 17

sem liçença e as que quizerem se lhes perguntara quem tras/e quem Procura

2ª Pella Parte da Escada se deixara atracar somente escaleres ou ou/tra qualquer embarçaõ que traga ofeçial de grande patente/ou Pessoa de muita destinçaõ

3ª Das embarçaõens que vierem a Bordo naõ se deixara subir/para a Nau algum dos seus remeiros sem ordem pozetiva e quan/do a haja se Contarãõ e tomara sentido nos que sobem para desçe/rem os mesmos sem que va entre elles algum Dezertor

Sentinela da Proâ

Esta sentinela estava no Fim do Castelo de Proâ avante para que/possa vigiar bem o mar e empedir que alguma embarçaõ a/traque pella Proa e pellas Perchas se lançem a ella aquelles que/querem dezertar especialmente de noite em que com mais façili/se pode conceguir

2ª Evitara todo o perjuizo que possaõ ter as redes e Trinchei/ras empedindo q pessoa alguma se deite ou sente sobre ellas

Sentinela da Camera

O Lugar desta sentinela he da Parte de Fora Junto a Portta/da mesma Camera e se lhe entrega o seguinte

Página 18

1º Deixara entrar e estar na Camera a todas as pessoas/que podem entrar na Rabada e os Criados do Comandante/quando ali tiverem algum Trabalho que fazer o qual acabado/sahiraõ Logo e nunca se puderaõ asentar na ditta Camera/Logo emediatemente que se acabar a meza fara a sentinela/sahir todos os criados ficando so o Copeiro e os que elle quizer/o applicarem alevantar a meza

2º Na Antecamera naõ deixara estar mais que a Família/do Comandante e Creados dos ofeçiais que ali tiverem os se/us ranchos e a Cargo desta sentinela fica a luz da Camera e da Antecamera

Senttinella da ânte Camera

Naõ deixara esta sentinela entrar para a ante Camera mais/do que a Família do Comandante e criados dos ofeçiaes/que ali tiverem os seus Camarotes ou alguma pesoa que/mostre ter la que Fazer

Página 19

2º Havendo agoa atinelo não deixara levar nenhuma nem es/perdiçar e somente Beber cada hum a que quizer fica a seu cargo a/Luz que se acende neste Lugar não concentindo afundam.¹⁰ de Noite

Ronda de Baixo

Esta he huma sentinela volante no convez e serve para se/mandar chamar qualquer pessoa e por ella recorrerem os que/querem permicaõ para Luzes ou para outra qualquer couza

2ª Acompanhar qualquer Luz que não for ao Puraõ as qu/aes devem sempre hir com hum Cabo de Esquadra vindo as sem/pre apagar ao Fogaõ e dando parte de que se apagaraõ

Sentinelas dos Fugoes

Depois de se mandarem acender os Fugoes o Forno senaõ/pudera executar sem que esteja la posta esta sentinela/a qual não deve retirar se sem que estejaõ todos apagados

ella va passar a ultima Revista a mesma Ofeçial da Guarda

Página 20

2ª Sempre que estiverem os Fugoes açezos haverá Junto a elles/huma Tina cheia de agoa e huma selha dando logo Par/te a sentinela no Cazo que a não haja

3º Não Conçentira que se faça demaziado fogo nos Fugoes/mandando tirar lenha e deitar agoa se for preçizo fazendo q'no Fogaõ dos Ofeçiaes se destribuaõ bem as Pannelas de/forma que não haja Queixa nem Contenda e as Pane/las que sahirem do Fogaõ para a Cuberta lhe fara/primeiro meter o Fundo na agoa

4º Para a Parte de B B aonde he o Fogaõ e Cozinha/do Comandante não deixara entrar mais que os/Cozinheiros e alguns da Família do Comandante que/tiverem la que fazer

Sentinelas das Tinas das Tranças

1º A esta sentinela se entrega a Tina das Tranças/para Caximbar a equipagem no Tempo em que lhe he/premetido advertindo que so deixara cachimbar/aquelle numero que couber na sirconferença da Ti

Página 21

na com os Caximbos para dentro não Conçentindo que levem/para Fora daquelle Lugar os Caximbos açezos

2º Não deixara levar Trança alguma sem ordem/que lhe va per algum dos Ofeçiaes inferiores da guar/da ou Cabo ou pella Ronda

3º Esta sentinela pasa para o Fugaõ deste Bordo/logo depois das ave marias em que se apagaõ as/Tranças da Tina tendo o maior Cuidado e não/deixando Bolir pessoa alguma em huma ou/em duas Tranças que toda a noite devem estar/açezas no mesmo Fogaõ segundo a ordem que/a este respeito der o Comandante

4º A Cargo desta sentinela fica a luz que se açen/de no ditto Lugar no qual não concentira ajun/tamento

Portta da Praça de Armas

O Lugar desta sentinela he da Parte de dentro Junto/a ditta Portta e se lhe entrega o seguinte

1º Não deixara entrar na Praça de Armas a execeção Página 22
dos Ofiçiaes athe Anspreçada incluzive mais que aos/Camaradas dos Officiaes que ali tem o seu alojam^{to}/e aquelles que constar tem ali que fazer ou quize/rem falar a algum dos dittos Ofiçiaes

2º Dara Conta dos sobreceletes epretrechos da/Artelharia e de tudo o mais que lhe forem entregue/e a seu cargo fica a luz que se acende na Praça/de Armas

Sentinela da Escotilha gran/de

1º Esta sentinela he de munta emportançia pello/exame que deve fazer nas Luzes que vão ao Pu/rão cujo exame sera 1º se o alampião esta intei/ramente são 2º se esta Fechado com cadeado Cu/ja Chave deve ficar na sua mão 3º se o leva na/sua mão hum Cabo Anspreçada ou soldado/na sua Falta e faltando qualquer das ditas/sirconstançias não deixara passar a ditta/Luz e a seu cargo fica aquella que asende na/escotilha 2º Não deixara deitar pella Escotilha agoa Licho o outra qualquer Couza

Página 23

desta natureza

3º Tera conta nas Munçoens de Boca emquanto se repar/tem nas Vazilhas pezos o outra qualquer couza que/o sargento de Mar e guerra lhe entregar como taõ/bem nos Prezos ordinariam.^{te} se mandaõ en/tregar a ditta sentinela

Paiol da Polvora

Esta sentinela he a da maiojor consequençia e o/seu Lugar he Junto ao Escotilhaõ do ditto Paijol

1º Logo que entrar de sentinela examinara se/o Escotilhaõ esta bem cuberto com o seu coiro e fe/chado a seu cadeado que a não estar a sim/dara emediatemente Parte

2º Não deixara abrir o ditto Escotilhaõ sem que/va Com a chave a sinta hum Ofeçial de Alferes/incluzive para sima e por ordem que elle deve/dar fara rigorozo exame nas Pessoas que se man/darem descer ao Paijol tirando lhe Facas cha

Página 24

Fivelas dos Sapatos e tudo o mais que possaõ levar de/Ferro ou metal e quando tornarem para sima lhe fara o mes/mo locame para a ver se trazem alguma Polvora escon/dida e achando a o prendera logo dando logo parte ao/Ofeçial

3º Tera Grande cuidado e contara o numero de car/tuxos que sahe do Paijol para que senaõ tire/algum demais daquelles que o Ofeçial de/treminara e no Cazo de tomarem alguns para/o Paiol taõ bem os Contara para dar parte/dos que sahiraõ e dos que entraraõ

4º Naõ conçentira que as Luzes particulares ou ou/tras fiquem perto do Escotilhaõ do Paijol nem a efeti/va das Habitas a qual fica a seu cargo

Do Cabo de Esquadra da Guarda

1º Havera sempre em cada devezaõ dos Cabos que to/mem a Guarda os outros Cabos ou anspeçadas se/raõ os que vaõ com as Luzes ao Puraõ e na sua Falta soldados

Página 25

2º Os Cabos que tomaõ a Guarda se renderaõ de 4 em 4/horas da mesma forma que os Ofeçiaes

3º O Cabo da Guarda rendera os sentinelas de 2 em 2/horas observando pello que toca a Formalidade e em/todas as mais obrigaçoens do ditto Cabo o que/detremina o regulamento no Capitulo 8.º

4º Os Cabos trastadaraõ logo das ordens naõ so/as suas obrigaçoens mas tudo quanto he emcom/bido as sentinelas para lho entregar e fazer que/inviolavelmente executem instruindo as sentine/las para que se espliquem por aquellas Frazes/que devem

5º O Cabo da Guarda meija hora antes de a ren/der avizara os soldados que entraõ de sentine/la para que se ponhao promptos no Lugar que o/Cabo de Esquadra lhe assignar

6º Faraõ ponto com o sargento ou na Falta de/lle o exame das Embarçaçoens que adiente se vera/nas Obrigacoens do ditto sargento

Página 26

7º Entregara o destino da Guarda e das sentinelas lim/po e varido para o que tera liberdade de chamar o Capitaõ/dos Pagens com os moços neçeçarios para a ditta Lim/peza 8º O Cabo da Guarda fica responçavel da/obeservançia de tudo o que se entrega as sentine/las para o que as rondara amiudo o que deve ser/ao menos de meia em meia hora

Do Sargento da Guarda

1º Dos sargentos e Furrieis haverá sempre dois/em cada quarto para render hum ao outro

2º O sargento da Guarda aestira a maior/Parte do Tempo nos Partados para examinar as embarçaçoens que vem para o Navio e dele/Largaõ para fora sendo de noite fara hir o Ca/bo abaixo com huma Luz e sendo grande/a embarçaõ hira elle taõ bem para melhor/averiguar naõ esteja nella escondido algum Dezertor

3° O sargento da Guarda pello que toca as

Página 27

As suas obrigações executara e fara executar exatam.^{te}/o regulamento capitulo 8-º e fica responsável de tudo o que se entrega as sentinelas e de que os Cabos fação a sua obrigação o que se consegue rondando huns examinando/outros com frequência

4° Asestira com o sargento de mar e guerra/a Limpeza Geral que se fara nas quartas Feiras e sabados infalivelmente na Cuberta mandando a/raspar e profumar para o que se mandara nudar o/Fato e tudo o mais que servir de embarço á ditto/Limpeza a qual mais amplamente se encarrega ao/sargento de mar e guerra

5° Meia hora antes de se render o quarto aviza/ra os Oficiais a quem toca vir para ella

Dos Officiaes da Guarda

1° Os Officiaes e Officiaes inferiores da Guarda alterna/raõ e renderaõ huns aos outros de quarto em quarto na/dando o Navio a Vela e estando surto se praticara/o mesmo somente de noite por que de dia estaõ to/dos os Officiaes de Guarda

Página 28

2° Os Officiaes da Guarda alternaraõ entre si a vezita/dos duentes o exame dos Fugos quando se apagarem/a sistencia do Paiol da Polvora quando se/abrir e todo o Mais serviço menos para distribuir/o Santo e ordens do Sirculo que sempre sera/hum sobalterno advertindo que estando o Na/vio surto nunca de dia hira o primeiro Ofeci/al as sobre dittas Funções

3° Os Officiaes da Guarda executaraõ exatissimi/mamente o regulamento no Capitulo 8.º artigo 2.º/das suas obrigações pondo em pratica a/do N° 2V do Theor seguinte da Guarda/principal haverá sempre hum Livro no qual/se Escreveraõ as Pessoas que entraõ na Praça/no mesmo Livro se pasaraõ as ordens que se derem/para a Guarda declarando dia hora e ofeci/al que as distribuiu como taõ bem todas as/Novidades que em particular pertence

Página 29

Pertençerem a mesma Guarda

4° Quando o Primeiro Cirurgião mandar dar/Parte que esta prompto para fazer se a Vizita Ge/ral dos doentes que sera antes das oito horas da Ma/nhaã, hira o Ofeci/al com o sirurgião/fazer a ditto revista e nella observara seg.^{te}/1° se os serurgioens e enfermeiros assistem aos do/entes com maior Zelo 2° se os remédios se applicaõ/a Tempo 3° se as dietas saõ bem Feitas e com o nesse/çario aseio 4° se o lugar em que se achaõ os ditos/duentes esta acamado e limpo 5° se a doentes/de Prigo e se os Padres Capelaens e sirurgioens exe/cutaõ as ordens que o Comandante tiver distribuido/para a assistencia dos dittos duentes perigosos

6º Informar se há de tudo o mais neççario para/que possa acabada a revista das parte por escrito/de que se lhe dara modelo, Quando se quizer dar/de Jantar aos duentes se dara parte para

Página 30

para hir o Ofeçial examinar se esta bem feito/e asestir a sua repartição de tarde se fara outra/Revista Geral depois de se render a Guarda e será/esta a mesma hora em que se destrubuir a Cêa/aos mesmos duentes

5º Depois que o sargento da Guarda der/parte que se apagaraõ os Fugoens que sera/o da Campainha e Ofeçiaes as ave Marias/e a do Comandante o mais Cedo que for puçi/vel hira o ofeçial com o mesmo Sargento/fazer exame nos dittos Fugoens todas as Cau/telas neççarias para que não fique o menor/escrúpulo de que estaõ mal apagados

6º O Ofeçial da guarda quando for ao Paijol da Polvora/ficara junto do Escortillhaõ do mesmo Paijol aonde/mandara examinar as pessoas que forem abaixo/privenindo no exame quanto fica encarregado â sen

Página 33 (na encadernação do livro existe 1 erro, da Página 30 passa para a 33 e depois 34, voltando depois à 31 e 32 e de seguida à 35 seguindo a ordem correcta)

tinela do ditto Paijol e quando se fexar elle mesmo exami/nar a se fica bem fechado

7º Quando se quizer dar a ordem e o ofeçial a tiver Recebi/do mandara formar o sirculo de todos os Sargentos/e Furrieis da Guarnição pellas suas antiguidades/dos Lados para o Centro precedendo sempre os da/Guarda e depois de ter dado no ditto sirculo todas/as Ordens e o Santo hira Repetidas ao mesmo ofeçial/do Corpo que lhas destrubuiu e com ordem delle hira/desfazer o Circulo ao qual haverá duas sentine/las hum passo afastadas para empedir que/pessoa alguma se chegue ao ditto Sirculo

8º Logo que se tocar ã Ladainha se formara a/a Guarda sem armas da parte de B.B. e queren/do prinçepians e andar a a direita pondose de/joelhos hum dos Ofeçiaes inferiores da Guarda/hira avizar as Companhias ou devizoens que/não estaõ de Serviço para virem â ladainha

Página 34

9º Os Ofeçiaes da Guarda ficaõ Responçaveis não so/do que lhe pertence mas de tudo quanto fica/Ordenado para os Ofeçiaes Inferiores e de que as/Sentinelas Cumpraõ exatamente com as Suas/Obrigaçoens para o que as Renderaõ com/ferquencia

Dos Cabos entregues/de Luzes

1º Os Cabos ou Soldados nomeados para Levar/Luzes de Cuberta a Baixo não açeitaraõ as Lu/zes indo metidas em alampioens que tenhaõ/alguma Rutura ou não vaõ com os seus Cade/ados as quaes não devem ja mais largar da/sua maõ

2º He Rigorozamente prohibido hir com Luz a qual/quer das despenças de Proa ou Paijoes que avezi/nhaõ com o da Polvora por huma fraca ante/para e inda que a ditta luz tenha licença não/hira com ella tendo justamente por equivocca Página 31 por

Capitulo 4º

Das Companhias ou devizoens que não estão em/pregadas e outros pontos Respectivos a economia

1º As Companhias que não estão de serviço/estando o Navio surto estavaõ prontas/para pegar em Armas sem demora e na/dando a Vela para acudir a alguma ma/nobra o outra qualquer acção do serviço.

2º Logo depois da Alvorada e ao por do Sol se tocava/a Revista que os Ofeçiaes alternativamente passa/vaõ as Suas Companhias no Conves deixando so/mente a sentinela do Quartel de cuja Revista/davaõ Relaçoens ao Capitaõ Tenente do Quarto/e ao Ofeçial da Guarda dar a parte se lhe/falta ou não alguem da sua guarda o/que se entende estando o Navio Surto; e an

Página 32

e andadandoa Vella se fara somente a Revista da/Manham afim de examinar se os Soldados/estaõ Lavados penteados e vestidos com aquelle/fatto que devem Trazer a Bordo e desta Revista/se não dara Relaçã advertindo, que andando/á Vella o Comandante ou devizãõ que estiver/de quarto senão hira a da Tolda

3º Haverá em cada hum dos Alojamentos hum/sentinela chamada do Quartel a qual se entre/gara o seguinte alem das ordens geraes estabe/leçidas para as sentinelas que deve executar/e outros pertencentes ae conomia que o Capitaõ/lhe ordenar

1º Não deixar a entrar no alojamento pessoa/alguma de Marinhagem a escçeção de ter

La que fazer ou pertendendo falar a algum/ofeçial

Página 35

2º Tem cuidado no armamento que deve estar em/boa ordem e de que huns não bulaõ no fato dos outros/afim de que não haja algum Furto e de noite não/Conçentira que se vaõ meter no Rancho alheio

3º Empedira todos os mutins e dezordens como/taõ bem que se pratique alguma Couza Con/traria a limpeza do aquartelamento não Con/centindo se deite pellas vigias Couza alguma/e tomara Conta dos presos que houver e de tudo/o Mais que se lhe entregar

Do Cabo da Esquadra de dia

1º Executara todas as ordens que o Capitão lhe/der Respectivas ao aquartelamento e economia/fazendo observar tudo quanto se entrega/a sentinela do Quartel a qual se Rendera/as mesmas horas que horas que as outras

Página 36

2º Puchara pellos Chefes dos Ranchos para Recebe/rem a Reção da Caldeira como asima se ordena/tendo o maior Cuidado se se da a Cada Ran/cho o que lhe toca que não sendo assim da/ra parte

3º Logo depois de se tocar a alvorada mandara/Limpar e varrer o Quartel levantar e enrolar/as macas Conçervando com a maior ordem/e ajeito e por este Cabo correrão as Repezenta/ções dos Soldados e tudo quanto pertence/ao ditto Quartel

Dos Castigos q' os Capitaens/podem Fazer

1º Os Capitaens poderaõ mandar prender aos sol/dados no Quartel e Carregados de armas athe/ao numero de 7 por tempo de 2 horas manda/ndo Logo dar parte ao Capitão Tenente que/estiver de quarto, da Culpa e do Castigo para

Página 37

O Comandante detreminar o que lhe parecer

2º Da mesma forma poderá prender qualquer/dos seus Ofeçiaes e sendo de Patente sera elle me/smo quem venha peçoalmente dar esta Par/te ao Referido Capitão Tenente de quarto

Todos os Ofeçiaes e sentinelas assim de guarda/como de aquartelamento prenderaõ logo a qual/quer agresor de algum delito ou algum q' esteja em acção de dezertor e depois de se/guro dara parte não lhe sendo premetido/dar empreso a alguma

Tudo quanto nesta Instrucam fica/ordenado se entende da mesma forma/com a Tropa d' Artelharia

Página 38

Indice Geral

Como deve Embarcar a infantaria	3
Da formalidade com que a Infantaria/deve fazer as Suas funções a Bordo	7
Da Devizaõ que entra de Guarda	11
Das Sentinelas e suas obrigações	12
Sentinelas do Tombadilho	15
Da Porta da Rabada	16
Da Ronda de Sima	17
Dos Portalos	18
Da Proa	19
Da Camera	20
Da ante Camera	20
Da Ronda de Baixo	21
Dos Fogoens	21
Da Tina das Tranças	22
Da Porta da Praça de Armas	23
Da escotilha Grande	24
Do Paiol da Polvora	25
Do Cabo de Esquadra da Guarda	26
Do Sargento da Guarda	28
Dos Ofeçiaes da Guarda	29

Indice Geral

Dos Cabos entregues d' Luzes	33
Da Companhia ou Devizoens que não/Estão empregadas e outros pontos Respectiveos/a Economia	34
Do Cabo d' Esquadra de dia	36
Dos Castigos que os Capitaens podem fazer	37