

# ARQUIVOS

---

## NOTA SÔBRE ALGUNS DOCUMENTOS RELACIONADOS COM A EXPANSÃO ULTRAMARINA PORTUGUÊSA, EXISTENTES NO ARQUIVO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DE OBRAS PÚBLICAS EM LISBOA.

---

Trabalhos levados a efeito nos últimos meses em Lisboa, no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, dão-me a oportunidade de aproveitar o Congresso Internacional de História dos Descobrimentos para apontar aos historiadores da expansão portuguesa alguns elementos de trabalho ali existentes. Não serão, creio bem, desconhecidos na sua totalidade dos investigadores. Parece, contudo, não disfrutarem de existência tão largamente conhecida quanto se mostra de interesse. Seja-me, pois, permitido aproveitar a oportunidade de se encontrarem reunidos e em Lisboa tantos e tão distintos especialistas de várias nações para lhes transmitir a nota, talvez despertadora de interesse, da existência de certas espécies documentais que nalguns casos poderão ser de utilidade.

Dado que o Ministério das Obras Públicas português foi criado em 1852, poderia supor-se que a documentação existente hoje em seu Arquivo Histórico não ia além dessa data e que se limitaria a informar sôbre a atividade exclusivamente dedicada à realização de obras públicas no Portugal metropolitano. Se nos lembrarmos, porém, que o Ministério foi, desde 1852 a 1910, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e que só desde há treze anos é exclusivamente dedicado às obras públicas, teremos a imediata antevisão de que muitos outros aspectos da história de Portugal, desde meados do século XIX e até quase aos nossos dias, não poderão ser tratados convenientemente sem a consulta do acervo documental dêste Arquivo. Referirei, para exemplo, o estudo dos correios, dos telégrafos e dos faróis, dos primórdios do caminho de ferro em Portugal, das atividades comerciais, industriais e agrícolas do século passado, dos serviços meteorológicos e de estatística, do mutualismo no país, dos bancos e sociedades anônimas e do ensino profissional.

Um ou outro dêstes temas encontra-se até tratado em documentação mais antiga. E' o caso das obras públicas, do co-

mércio, da indústria e da agricultura, precedentemente subordinadas ao Ministério do Reino, de onde algumas peças vieram assegurar a continuidade de ação administrativa nas Secretarias de Estado que em 1852 se constituía. No caso dos correios, provinda de outra Secretaria de Estado, a documentação, infelizmente hoje só em parte depositada no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, estende-se de 1793 até fins do século passado. Como se vê, o estudo da história econômica de Portugal necessita das informações que se colhem neste Arquivo.

Não vou referir todos os outros núcleos, em regra pouco extensos, que o estabelecimento possui. Bastará dizer neste lugar que a documentação existente neste pequeno Arquivo público português não vai além do final do século XVI, só começando a avolumar-se a partir do século XVII.

Posta esta introdução, referirei o que do recheio documental ali existente mais me parece suscetível de interesse para a história da expansão portuguesa, a partir do referido século XVII e até meados do século XIX.

Começarei por citar, no núcleo da Montaria-Mor do Reino, relativamente vasto e abrangendo o período de 1596 a 1833, os livros de ordens originais dos reis de Portugal D. João IV, Da Luísa de Gusmão, D. Afonso VI, D. Pedro II e D. João V, para o período, com lacunas, entre 1656 e 1712. Tais ordens, dirigidas aos monteiros-mores para que se fizessem certos cortes de madeiras nas matas da Corôa, revelam a construção e os cuidados que, em período bem conhecido como de dificuldades de diversa natureza para a restauração e circulação das armadas portuguesas, se dispensaram em estaleiros nacionais, mormente na Ribeira das Naus, em Lisboa, com os olhos postos na Índia e no Brasil. E' possível sentir através dessas cartas, a partir de 1652, a atenção persistentemente devotada pelo Governo Central ao fabricar de navios da Companhia Geral do Comércio, ao de outras naus e barcos e à reformação dos navios das armadas.

Toma-se assim contacto com o galeão que em 1655 estava fazendo Afonso Álvares e com a nau que no mesmo ano se estava acabando para el-rei se servir dela na monção de março de 1656; com a caravela que Manuel Peixoto, de Setúbal, mandara fabricar; com a nau nova que em fins de 56 se fabricava para reformar a que êste ano viesse da Índia; com a renovação da armada da Costa e com a execução, em 1657, de 2 fragatas que el-rei preparava na Ribeira das Naus, em Lisboa, para servirem na armada. O apresto e concerto dos

navios da Junta da Companhia Geral eram objeto de ordens de el-rei em 1658, como em 1659, ano no fim do qual se ia fazer na Ribeira das Naus uma fragata. Depois de em 61 ser a vez da execução de um bergantim para servir na passagem dos valadores das Lezírias de Vila Franca de Xira, em 1663 mandava-se cortar paus para dois navios que nesse ano haviam de partir para a Índia e em março de 64 outras madeiras se cortavam das matas nacionais para a vasadura de uma nau que estava na Ribeira por lançar ao mar.

Em 1665 mandavam-se fazer dois barcos para serviço dos moinhos de Setúbal, da casa que fôra de Aveiro, e ordenava-se o corte de paus de amieiro para caixas de agulhas de marcar. Havia que acabar barcos para serviço real e concertar dois galeões que iriam no ano seguinte para a Índia. Previa-se ainda a construção de uma embarcação em Santarém, pelo provedor das Lezírias, para passagem dos valadores.

E a série de informações dêste tipo continua, entre cortes de madeiras diversas para obras de conventos e paços, fabrico de armas e reparos de artilharia e fortalezas.

Em 1666, por exemplo, determina-se que se façam cortes para os galeões **Padre Eterno** e **São Gonçalo**, êste último ainda em concerto no ano seguinte, para passar em 68 à Índia. Em 1684 nota-se falta de carvão em Lisboa. Manda-se entretanto cortar madeiras de carvalho e pinho para 2 fragatas que el-rei mandara fazer na Ribeira das Naus. Em 1685 repara-se a capitânia e mais navios da Junta do Comércio, botam-se as fragatas que se fabricavam na Ribeira das Naus e a fortificação de Setúbal não deixa de merecer cuidados. O renôvo das naus da Índia e da armada, reparos de artilharia do Algarve, as ferrarias de Barcarena, a abertura do Paúl da Trava, a estacada e mais obras da Ribeira das Naus, em Lisboa, exigem, como outras coisas, mais madeiras? Pois, cortam-se, mês sôbre mês, ano sôbre ano.

Em 1687, além do poleame das naus da Índia e armadas há que fabricar um batelão de artilharia. Em 88, entre renovos e concertos das naus que vieram da Índia, são precisas madeiras para a fragata do lote da Penha de França e Santa Teresa, para a Junta do Comércio. Depois, paus para a fábrica de uma fragata do lote de São Boaventura. Em 89, no fim do ano, concertam-se os navios que hão de ir ao Brasil pela Junta do Comércio e fabrica-se uma fragata na Ribeira das Naus. A fragata **Nossa Senhora de Monserrate** e a **São Bento**, da Junta Geral do Comércio recebem benefícios. Em agôsto de 90 preparam-se os estaleiros para o concerto dos navios do combôio

da Junta do Comércio que se esperam do Brasil e logo em setembro se mandam cortar paus para a envasadura e reformação das grades da botação da Ribeira das Naus, onde se fabrica uma fragata. Em 91 está em execução a **Nossa Senhora do Cabo**, em 92 concertam-se naus do combôio da Junta do Comércio, e em 95 há notícia de uma nau tomada a Pero da Costa Silva para o Estado da Índia, ao qual já se tomara outra para o mesmo Estado. Em 1696 cortam-se paus para a fábrica de duas embarcações que a Companhia da Guiné determina mandar fazer em Lisboa e em 97 há notícia de uma fragata mandada fazer por el-rei em São Martinho, para servir no pôrto de Mazagão.

Longa e ainda assim incompleta é a lista acima, para meio século apenas, das informações, não desenvolvidas, esclareça-se, que nestas ordens régias se podem obter. Os documentos soltos que completam o núcleo não deixarão de trazer novos elementos.

Em outro núcleo, o do Ministério do Reino, até agora conhecido como sendo da Junta do Comércio, há que apontar, em especial, dois livros: a) o “Registo de ordens e outros documentos relativos à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão”, de 1755-1813; e b) o “Registo de ordens e outros documentos respeitantes à Junta da Liquidação dos Fundos da Extinta Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, encarregada também dos Fundos da Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba”, de 1813-1831. Escusado me parece referir o interesse destes dois volumes, cujos títulos factícios falam por êles.

Entre milhares de documentos soltos que se relacionam com a Junta do Comércio e o Arquivo conserva, há também documentos importantes. Dêles, como tipo, me limitarei a citar a “Consulta apresentada pela Junta do Comércio a D. José, rei de Portugal, sôbre o estabelecimento de uma fábrica de atanados que pretende erigir Feliciano Gomes Neves, negociante da praça do Rio de Janeiro, no continente do Rio Grande de São Pedro, no Brasil”, de 28 de fevereiro de 1760.

Ainda no que respeita ao Brasil e às Companhias de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba, há que fazer especial referência a um conjunto de cêrca de uma centena de documentos, originaes uns, em cópia outros, que de 1757 se estendem até à primeira metade do século seguinte. Reputo-os do maior interesse para, não apenas o estudo da administração privativa dessas companhias, como os estudos de história econômica que a elas se ligam.

Quase a terminar, referirei alguns livros das excelentes, dispersas e bem conhecidas “Balanças Gerais do Comércio de Portugal com os Domínios e as Nações Estrangeiras”, título com que aqui nos referimos a todos os volumes dessa natureza. Infelizmente para o estabelecimento, êle não oferece hoje à consulta dos estudiosos a sua vasta coleção dêsses documentos, pois mais de 50 volumes foram há anos cedidos ao Instituto Nacional de Estatística. Aí me consta poderem, no entanto, ser consultados. Os historiadores poderão, todavia, folhear ainda no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas parte do núcleo da Superintendência dos Contrabandos e Balanças de Comércio, onde encontrarão, além doutros livros, mapas de importação e exportação de Portugal, de 1796 a 1831, com o Brasil, África, Ilhas e Nações Estrangeiras. Têm ali também ao seu dispor as Balanças de Comércio de 1776, 1777, 1783, 1789, 1796, 1797, 1798, 1808 e 1822 e ali há oportunidade de consultar ainda um manuscrito, de grande formato, intitulado “Mappas Geraes do Commercio de Importação e Exportação entre Portugal, Seus Domínios e o Rio de Janeiro no anno de 1853, do Consul Geral [de Portugal no Rio] Conselheiro João Baptista Moreira”.

Para finalizar, citarei a existência na secção de Cartografia, em que domina o século passado, de uma fôlha pergaminácea de um portulano, já conhecido dos especialistas, que se tem attribuído ao final do século XVII. Peça mutilada e simples, representa parte do continente africano, a sul.

Na secção de plantas e projetos, releva citar o desenho original representando a fortaleza do Penedo, em Luanda, de cerca de 1763, pelo sargento-mor com exercício de engenheiro Joaquim José Cipriano dos Santos.

A resenha que rapidamente acabo de fazer é, sem dúvida, incompleta e denota um número não avultado de peças arquivísticas. Se ela, porém, conduzir os investigadores até núcleos de seu interesse, onde porventura outros documentos encontrarão para os seus trabalhos, estará atingida a meta a que nos propusemos chegar com a presente nota.

O cuidado dedicado pelo Ministério das Obras Públicas ao seu Arquivo Histórico e o trabalho que como dirigente dêsse Arquivo ali começamos não há muito a desenvolver, terá excelente compensação com o despertar dos seus núcleos documentais para a História.

**MÁRIO ALBERTO NUNES COSTA**  
Diretor do Arquivo Histórico do Ministério de Obras  
Públicas (Lisboa).