

Portugal, o Oriente e a América: navios e mercadorias em circulação (1767-1821)

Jaime Rodrigues¹ 

Universidade Federal de São Paulo

Resumo

A partir da identificação de um número equivalente de viagens marítimas em duas rotas coloniais portuguesas dos séculos XVIII e XIX, o texto põe em diálogo as evidências acerca de navios e mercadorias em trânsito de Lisboa (na Europa) para Macau (na Ásia) e para a Paraíba (na América). Observando, por meio de uma amostragem, a diferença entre as mercadorias transportadas e as distâncias percorridas, o texto pretende destacar as necessidades e as formas de organização distintas do comércio marítimo de longo curso em uma rota mais longa e em outra comparativamente mais curta no período assinalado. As fontes custodiadas por arquivos portugueses e a busca pelos nomes das embarcações revelaram seu imenso potencial para pesquisas sobre a especificidade da navegação e a importância de lidar com a construção de bases de dados seriais para fazer avançar o campo historiográfico.

Palavras-chave: História Marítima; História Atlântica; História Colonial.

Submetido: 16/03/2026

Aceito: 22/09/2026

¹ Professor Titular de História do Brasil, Departamento de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo. Coordenador do Programa de Pós-Graduação em História da EFLCH/UNIFESP. E-mail: jaime.rodrigues@unifesp.br.

Portugal, the East and America: ships and goods in circulation (1767-1821)

Jaime Rodrigues 

Universidade Federal de São Paulo

Abstract

Based on identifying an equivalent number of maritime voyages on two Portuguese colonial routes in the 18th and 19th centuries, the text presents a dialogue between evidence on ships and goods in transit from Lisbon (Europe) to Macau (Asia) and Paraíba (America). By sampling the differences between the goods transported and the distances traveled, the text aims to highlight the distinct needs and organizational forms of long-distance maritime trade on a long route and a relatively short one during the period in question. Sources in Portuguese archives and the search for vessel names revealed immense potential for research on the specificities of navigation and the importance of constructing serial databases to advance historiography.

Keywords: Maritime History; Atlantic History; Colonial History.

Portugal, Oriente y América: buques y mercancías en circulación (1767-1821)

Jaime Rodrigues 

Universidade Estadual Paulista

Resumen

A partir de la identificación de un número equivalente de viajes marítimos en dos rutas coloniales portuguesas de los siglos XVIII y XIX, este texto presenta un diálogo entre las evidencias relativas a los barcos y las mercancías en tránsito desde Lisboa (Europa) hasta Macao (Asia) y Paraíba (América). Al observar, mediante un muestreo, la diferencia entre las mercancías transportadas y las distancias recorridas, el texto pretende destacar las distintas necesidades y formas de organización del comercio marítimo de larga distancia en una ruta larga y una relativamente corta durante el período en cuestión. Las fuentes de los archivos portugueses y la búsqueda de los nombres de las embarcaciones revelaron su inmenso potencial para la investigación sobre las especificidades de la navegación y la importancia de abordar la construcción de bases de datos seriadas para el avance del campo historiográfico.

Palabras clave: Historia Marítima; Historia Atlántica; Historia Colonial.

Introdução

Portugal, um pequeno reino situado na extremidade ocidental do continente europeu, desenvolveu profundas e duradouras conexões com territórios situados além do Atlântico que banhava suas costas. Evidentemente, essas conexões sustentaram-se, ao longo dos séculos, pela circulação de embarcações que transportavam pessoas e mercadorias de uma parte à outra dos oceanos, alcançando todos os lugares onde havia estabelecimentos ou enclaves lusos. Se o século XVI tem sido mais lembrado como repositório de glórias marítimas² e ainda hoje sustenta boa parte da mítica da nação, os séculos XVIII e XIX são aqueles sobre os quais há maior fartura de evidências documentais e que nos permitem análises menos dependentes de nacionalismos obliterantes. Na impossibilidade de lidar com dois séculos inteiros, lidei aqui com evidências no interior do recorte que vai de 1767 (ano inicial das matrículas de tripulações de navios mercantes feitas pela Junta do Comércio lisboeta) até 1821 (às vésperas da proclamação da independência do Brasil).

A intenção não foi investigar todas as rotas que ligavam, sobretudo, Lisboa aos domínios coloniais portugueses. Em conexão com um texto publicado anteriormente, no qual foram analisados os deslocamentos de gentes (oficiais e trabalhadores) a bordo dos navios sob bandeira lusa³, pretendo verificar o tipo de mercadoria mais comum em duas rotas do comércio marítimo português: a imensa linha que ligava Lisboa a Macau e outra, muito mais curta, entre a capital do Reino e a Paraíba. No texto ao qual me referi linhas acima, o objetivo era considerar que o tamanho das distâncias percorridas permitia, entre outras coisas, formar gente para a pilotagem e para outros trabalhos especializados a bordo, bem como demandava números diferentes de tripulantes em razão das rotas e das cargas. Os navios eram, enfim, locais de formação profissional para profissionais em diferentes estágios de suas carreiras, fossem especializados ou desempenhassem trabalhos braçais.

A viagem até a Paraíba costumava durar de cinquenta a sessenta dias e, nessa rota, foram selecionadas quinze viagens realizadas por onze embarcações entre 1767 e 1798. Até Macau, a distância era bem maior, podendo levar até dois anos se as condições fossem desfavoráveis⁴ entre Lisboa e o entreposto na China; nessa rota, selecionei dez viagens realizadas por dez

² SILVA, Jorge Manuel Moreira. *A Marinha e a História: dois séculos de historiografia naval*. Lisboa, s/e, 2016, p. 17-18.

³ RODRIGUES, Jaime. “Marinheiros de alto-mar não se fazem num dia”: homens, navios e mercadorias em deslocamento entre Portugal, Paraíba e Macau (1767-1821). *Afro-Ásia*, nº 71, p. 1-31, 2025

⁴ BOXER, Charles R. *O império marítimo português (1415-1825)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2002. p. 219 e 239.

embarcações diferentes entre 1781 e 1821. O universo da amostragem é apresentado no Quadro 1.

Uma fonte setecentista informa que os navios deviam deixar Lisboa entre 15 e 25 de outubro se quisessem aproveitar as condições favoráveis dos ventos e chegar a Pernambuco (e à Paraíba também) antes de 15 de dezembro, prazo cumprido apenas por duas das viagens assinaladas nesse percurso na amostra. Russell-Wood menciona ainda uma ordem régia de 1632, segundo a qual os navios destinados ao Brasil deveriam partir de Lisboa entre 1 de outubro e o final de fevereiro, alterada por um decreto de 1690, que ordenava que partissem do Reino entre 15 de dezembro e 20 de janeiro, regressando dos portos coloniais da América entre o fim de maio e 20 de julho. Neste caso, quatro viagens ocorreram nesse período dentre aquelas vindas desde o Reino e apenas uma no torna-viagem; mas parece que a prática não se devia tanto aos ditames da lei e da natureza, sendo, sim, uma forma de atender ao que convinha aos interesses privados e à conveniência pessoal de capitães e senhores, evitando a saturação do mercado lisboeta, sobretudo com relação ao açúcar da Bahia (cujos navios chegavam predominantemente em outubro) e de Pernambuco (que chegavam em sua maioria em julho)⁵. No caso das embarcações vindas de Macau, era adequado seguir as mesmas orientações da Carreira da Índia: deveriam estar no Índico antes do final de dezembro ou de janeiro, pois partidas mais tardias as fariam enfrentar mau tempo nas proximidades do Cabo da Boa Esperança, com consequências funestas para as cargas e os homens a bordo⁶. Duas viagens da amostragem se fizeram à vela, de Macau, em janeiro e fevereiro, portanto, fora do que seria considerado ideal para a navegação, pela experiência maruja.

Quadro 1 – Amostragem de embarcações mercantes em circulação entre Lisboa, Paraíba e Macau/portos da Ásia (1767/1821)

Viagem	Partida
<i>Senhor Jesus da Boa Fortuna:</i>	
de Lisboa à Paraíba	1767
da Paraíba a Lisboa	1768
<i>N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas:</i>	
de Lisboa à Paraíba	1767
da Paraíba a Lisboa	1768
de Lisboa à Paraíba	1769

⁵ RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Histórias do Atlântico português*. 2ª ed., São Paulo: Ed. UNESP, 2021. p. 130; BOXER, 2002, p. 220 e 240.

⁶ RUSSELL-WOOD, 2021, p. 131.

Viagem	Partida
da Paraíba a Lisboa	1769
<i>Bom Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno</i> : da Paraíba a Lisboa	1770
<i>N. S. do Rosário e São Domingos</i> : da Paraíba a Lisboa	1770
<i>Santo Antônio Sorne</i> : da Paraíba a Lisboa	1776
<i>Santo Antônio Delfim</i> : de Lisboa à Paraíba	1781
<i>N. S. da Conceição, Santo Antônio e Almas</i> : de Lisboa ao Maranhão e à Paraíba	1787
<i>N. S. do Monte e Flor do Funchal</i> : de Lisboa à Paraíba	1795
<i>Flor de Lisboa</i> : de Lisboa à Paraíba	1795
<i>Santo Estêvão</i> : de Lisboa à Paraíba	1798
<i>Santo Antônio Africano</i> : de Lisboa à Paraíba	1798
<i>N. S. da Ajuda e São Pedro de Alcântara</i> : de Lisboa a Macau	1781
<i>N. S. do Carmo, Santa Eulália e Almas</i> : de Lisboa à Madeira, Rio de Janeiro e portos de Ásia	1782
<i>N. S. da Esperança, o Netuno</i> : de Lisboa ao Rio de Janeiro e Macau	1782
<i>Santa Cruz e Almas</i> :	
de Macau a Lisboa	1785
de Macau a Lisboa	1786
<i>N. S. da Conceição Princesa de Portugal</i> : de Lisboa a Macau	1788
<i>Grão Pará</i> : de Lisboa à Madeira, Rio de Janeiro e portos da Ásia	1795
<i>Vasco da Gama</i> : de Lisboa ao Rio de Janeiro e Macau	1821
<i>Temerário</i> : de Lisboa a Macau	1821

Fontes: Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, *Junta do Comércio* (doravante ANTT/JC), livros 2 e 4; maço 1, caixas 1, 2 e 8; maço 34, caixas 112 e 113; maço 37, caixa 128; Arquivo Histórico Ultramarino/Conselho Ultramarino (a partir daqui AHU), *Macau*, caixa 17, doc. 29.

Estabelecidos o recorte e o universo da amostragem, procurei os nomes das embarcações em diversas fontes e na bibliografia. No processo da busca, valho-me, entre outras, da obra elaborada por Frutuoso, Guinote e Lopes, cuja intenção foi reconstituir o movimento portuário de Lisboa e dos atracadouros da América em um recorte temporal semelhante ao adotado aqui. O resultado dessa obra traduziu-se em um inventário dos capitães e das viagens bem-sucedidas entre os portos coloniais do Brasil e a capital portuguesa, sendo utilizado para confirmar dados sobre a Paraíba coletados nas listas de matrículas. Para o caso dos navios vindos do Oriente, a

obra de José Roberto do Amaral Lapa⁷, ainda que lacunar e abordando embarcações que fizeram a escala baiana, continua fundamental, bem como o catálogo da documentação manuscrita desse entreposto no Oriente⁸. Tanto para Macau como para a Paraíba, a amostragem se fez a partir da documentação coletada na Junta do Comércio lisboeta, e a busca de documentos referentes às embarcações e aos capitães prosseguiu em outros fundos da Torre do Tombo e do Arquivo Histórico Ultramarino, em consultas virtuais e presenciais.

As tipologias das embarcações incluíam o termo “navio”, em meio a muitas outras. Na amostragem macaense, temos uma nau, três navios, uma corveta e um brigue, sendo que, para quatro deles, não há informações. No caso da Paraíba, as tipologias das onze embarcações são as seguintes: quatro navios, três galeras, uma sumaca, uma corveta e quatro para as quais não temos pistas nas listas de matrículas. Acessei outras fontes para tentar confirmar os dados sobre tipologia e suprir a falta de referências, o que se mostrou menos viável para Macau.

As tipologias, por vezes definidas pelos aspectos tecnológicos, outras vezes pela capacidade de carga ou pelo tamanho das embarcações, influíam a composição das equipagens. Há imensas dificuldades para defini-las com precisão ao nos depararmos com palavras como “corvetas, bergantins, galeões (dessemelhantes sobretudo no velame, mas similares em capacidade de carga) e escunas (menores, porém mais velozes e, portanto, empregadas em rotas mais curtas)”⁹, somadas às diferenças na quantidade e no formato dos mastros. Cruz Jr.¹⁰ acrescenta outros itens à lista de problemas ao notar as diferenças entre os métodos de aferição da arqueação em diferentes bandeiras europeias e a escassez de vestígios materiais que viabilizem descrições mais precisas das embarcações da época moderna. Já nas rotas portuguesas do Oriente até o século XVII, “a nau era o navio por excelência, havendo também galeões, fragatas [...] e, mais esporadicamente, urca, caravela redonda ou naveta”¹¹. Depois de

⁷ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968.

⁸ SANTOS, Isaú. *Macau e o Oriente no Arquivo Histórico Ultramarino*, 2 v. Lisboa: Instituto Cultural de Macau, 1996.

⁹ RODRIGUES, Jaime. *A onça está solta: dimensões do mundo do trabalho marítimo em Portugal e na América (séculos XVIII e XIX)*. 2023. Tese (Progressão a Professor Titular) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2023. p. 73-75; TELES, Edgar. “As dimensões das embarcações e o tráfico negreiro: tipologias e viagens, 1723-1749”. Disponível em <https://www.academia.edu/41037210/As_dimens%C3%B5es_das_embarca%C3%A7%C3%B5es_e_o_tr%C3%A1fico_negreiro_Tipologias_e_Viagens_1723_-_1749>.

¹⁰ CRUZ JR., A. *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII (ensaio)*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002. p. 128.

¹¹ GODINHO, Rui Landeiro. *A Carreira da Índia: aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)*. Lisboa: Fundação Oriente, 2005. p. 48-51.

diversas tentativas frustradas, a definição das tipologias navais pela descrição do aparelho tem-se mostrado quase sempre infrutífera, o que demanda mais investigações.

Paraíba: navios e cargas

Vejamos o que é possível saber sobre as viagens e as cargas transportadas pelas embarcações que compõem a amostragem, iniciando pelos navios que vinham da Paraíba. O movimento direto entre esse porto e Lisboa representava cerca de 20% dos gêneros produzidos na capitania para exportação no fim do século XVIII, sendo as demais cargas embarcadas no Recife¹².

Começemos pela corveta *Senhor Jesus da Boa Fortuna*, da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (doravante CGCPP). Sabemos que ela fizera uma viagem carregada com 1.144 troncos de pau-brasil em 1764, partindo do porto da cidade da Paraíba, com escala no Recife e tendo Lisboa como destino final¹³. José de Medeiros Silva assinou o conhecimento de carga em 12 de novembro, e essa não foi a única vez em que ele ocupou o posto de capitão desse navio: voltamos a encontrá-lo na mesma corveta, em despacho datado de 3 de março de 1766, desta feita, vinda de Pernambuco, com quarenta caixas de açúcar, seis barricas de ipecacuanha e outras mercadorias¹⁴. Pelos dados do *Slave Voyages*, sabemos que, na mesma data, um navio com esse nome iniciou, em Pernambuco, uma viagem a Luanda, onde embarcaram 402 escravos, encerrando seu carregamento em 4 de agosto de 1767 e regressando ao Recife, em cuja travessia 26 seres humanos escravizados perderam suas vidas. A corveta, propriedade da CGCPP, faria ainda outra viagem redonda, partindo de Lisboa em 10 de outubro de 1767, em direção à Paraíba, e dali regressando em 7 de fevereiro de 1768. São justamente essas as duas viagens aquelas para as quais pude acessar os registros da tripulação desse barco, mas não os conhecimentos de carga, o que deixa claro que os registros da Junta do Comércio lisboeta não representam o total de navios vindos das colônias e aportados na capital do Reino, sendo imprescindível consultar a correspondência administrativa colonial para compor um

¹² MICHELI, Marco V. e DIAS, Thiago A. “Porto coloniais e perspectivas transnacionais no século XVIII: entre o norte e o sul do Estado do Brasil”. In: *Portos coloniais: estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2020. p. 46.

¹³ AHU, Pernambuco, caixa 102, doc. 7906, despacho em 17 de novembro de 1764.

¹⁴ AHU, Pernambuco, caixa 103, doc. 8.002.

quadro mais preciso da circulação de bens e indivíduos pelo mar sob bandeira portuguesa, ao menos na segunda metade do século XVIII.

É certo que uma corveta com o mesmo nome, sem identificação dos proprietários, fizera uma travessia negreira naquele ano, capitaneada por Francisco José Lisboa (ou Francisco Xavier de Cargo), embarcando cativos em Luanda entre 9 de abril e 3 de julho de 1767, vinda do Recife e, para lá, retornando com 377 escravizados, do total de 403 que haviam embarcado naquele porto da África Central Atlântica¹⁵. O mesmo nome identifica os dois navios: a proximidade das datas de saída deles desde Luanda (4 de agosto e 3 de julho de 1767), bem como a semelhança no número de escravizados embarcados (402 e 403) e desembarcados (376 e 377) sugere uma duplicidade de registro inserido no banco de dados, ou comprova que se trata de duas embarcações distintas, na medida em que seria inexequível o mesmo navio realizar duas travessias transatlânticas de ida e volta em período tão curto. Diante disso, resta contrapor as informações do *Slave Voyages* a outras fontes¹⁶, o que não foi possível fazer aqui. Com outro capitão, a corveta voltou a cruzar o Atlântico no ano seguinte, levando couros bovinos de Pernambuco ao Porto, além de barris e caixas de mercadorias não identificadas, muito provavelmente açúcar.

Nos anos seguintes, a *Boa Fortuna* faria outras viagens, transportando mercadorias embarcadas no Recife e na Paraíba para Lisboa e o Porto, em caixas e feixes sem especificação do conteúdo, sempre a serviço da CGCPP.

As fontes disponíveis para a corveta *Boa Fortuna* evidenciam o já bem conhecido envolvimento da Companhia no tráfico de africanos escravizados, mas deixa entrever algo até aqui pouco cogitado na historiografia desse comércio: navios mercantes comuns, que cruzavam o Atlântico levando mercadorias inanimadas em caixas, fardos e sacas podiam ser facilmente convertidos em navios negreiros e vice-versa, com pequenas alterações na arquitetura de seus porões e nos paióis e outros espaços destinados ao abastecimento de um grupo mais numeroso de embarcados. Resta saber se os tripulantes serviam tanto em navios que transportavam bens não semoventes quanto no negócio peculiar que era o tráfico de escravizados, o que o caso em questão não necessariamente confirma, mas para o qual há outras evidências.

¹⁵ *Slave Voyages*, viagens n°s 8994 e 19694, disponíveis em <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

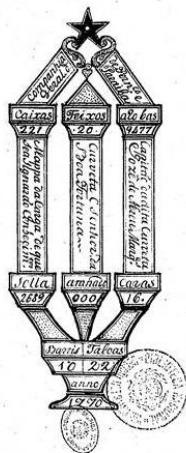
¹⁶ Agradeço ao parecerista anônimo que, ao sugerir modificações neste texto, chamou minha atenção para isso e cujo texto aproveitei quase que integralmente.

Imagem 1 – Mapa da carga dos navios *São Domingos* e *Senhor da Boa Fortuna*, despachados em 25 de fevereiro de 1769



Fonte: AHU, Pernambuco, caixa 106, doc.
8.253

Imagens 2 e 3 – Mapas de carga da corveta *Senhor Jesus da Boa Fortuna*, despachada em 17 de julho de 1770 e em 4 de junho de 1773



Fonte: AHU, Pernambuco,
caixa 109, doc. 8.442

Direccão da Comp. Gl. de Porto Pr. ^a			
Caixas	Fixos.	Arvores	Solha
216 -	26 -	9.670½	3.800
Cur. ^{ta} N. da Boa Fortuqua Cap. M. Boz. Per. ^{so} do Reg. Expedito da Cur. p. a. do do Porto			

Fonte: AHU, Pernambuco, caixa 114, doc. 8.782

N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas, por vezes também nomeado *N. S. do Rosário, Santa Ana, Santo Antônio e Almas*, foi uma designação provavelmente atribuída a mais de uma embarcação, sobre a qual encontrei indícios da circulação entre os anos de 1758 e 1792. Isso denota uma duração bastante longa e um envolvimento em rotas tão distintas quanto as capitanias do norte da América portuguesa, o Rio de Janeiro e a Ásia – tempo e lugares muito diversos, o que não era comum no ambiente da navegação lusa do século XVIII para os mesmos navios¹⁷. Uma corveta com esse nome, tendo Antônio Gomes Ramos como capitão, trouxe africanos escravizados a Pernambuco em 1758. Graças ao empenho do historiador Wildson Félix da Silva em descrever os aspectos físicos dos navios negreiros atuantes nesse período, conhecemos algumas características dessa corveta: tinha capacidade para 416 pessoas no porão (se houver cumprido a lei de arqueação), media 19,9 m de ponta a ponta e tinha comprimento da proa, da popa e de convés de 3,7 m, 4,1 m e 11,9 m, respectivamente. Sua largura máxima era de 6,4 m, com proa e popa medindo 5,3 m e 4,8 m, respectivamente¹⁸. Talvez fosse a mesma

¹⁷ Boxer afirma que um dos navios que durou mais tempo na Carreira da Índia no século XVIII foi a fragata *N. S. do Livramento*, “construído na Bahia em 1724, que completou várias viagens de ida e volta para a Índia entre 1725 e 1740”, tendo navegado, assim, por cerca de quinze anos. Portanto, não parece plausível que o navio aqui em questão tenha velejado por 34 anos. Ver *O império marítimo português*. p. 225.

¹⁸ SILVA, Wildson Félix Roque da. *Capitaneando em rotas atlânticas: os capitães e a faina do comércio negroiro (Pernambuco no século XVIII)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFRPE, Recife, 2020. p. 131 e 272; SILVA, Wildson Félix Roque da, *Das embarcações que se empregam na carreira de Angola e Costa da Mina: relação das tipologias, nomenclaturas, custos e despesas das embarcações do trato negroiro para a capitania de Pernambuco*

embarcação que, vinculada à CGCPP e capitaneada por Domingos Dias Galvão, pediu, em 19 de novembro de 1763, uma segunda inspeção após sua chegada a Lisboa, vinda da Paraíba. O procedimento ocorreu em 28 de novembro; na verdade, tratava-se da visita do ouro¹⁹, a ser realizada antes da embarcação seguir rumo ao seu próximo destino. Havia anos, portanto, que Galvão era o capitão ou mestre da galera, pois o encontramos no mesmo posto em outras viagens, sempre entre Lisboa e a Paraíba, a saber: partida em 14 de dezembro de 1767; no sentido inverso, zarpando em 27 de agosto de 1768; de Lisboa à Paraíba, partindo em 22 de fevereiro de 1769 e regressando à capital do Reino em 2 de agosto do mesmo ano²⁰. Um navio de mesmo nome, porém definido como sumaca e capitaneado por outros homens, obteve várias autorizações para zarpar de Luanda entre 1767 e 1772, todas assinadas pelo então governador de Angola, Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, e certamente em viagens negreiras²¹.

Quanto à galera *Bom Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno*, acessei dados referentes à viagem iniciada em 10 de fevereiro de 1770, indo da Paraíba a Lisboa sob o comando de José Francisco de Campos²². Ela estivera empregada no tráfico transatlântico de escravizados, a julgar pelo teor da cobrança que, em 1766, um negociante de Lisboa fazia aos herdeiros de Antônio Rodrigues Milagre, cirurgião da galera, que levou para Angola seis barris de biscoito e uma dúzia de queijos flamengos²³, certamente destinados ao consumo da tripulação negreira. A serviço da CGCPP a partir de 1771, essa mesma embarcação realizou

(1758). *Revista de Fontes*, v. 9, nº 16, p. 81-113, 2022.

¹⁹ AHU, *Paraíba*, Caixa 22, docs. 1709 e 1710. A visita do ouro era o documento “pelo qual uma autoridade portuária na Lisboa da segunda metade do século XVIII comprovava a inspeção feita em embarcações, no caso, as vindas do Brasil, discriminando as taxas pagas, os passageiros que traziam, comunicava alguma ocorrência extraordinária e anexava os respectivos manifestos de carga”, cf. BELLOTTO, Heloísa Liberalli. Questões diplomáticas e arquivísticas na prática burocrática luso-brasileira do século XVIII: o caso da “visita do ouro”. *Boletim do Arquivo da Universidade de Coimbra*, v. 29, p. 271-290. 2016. p. 271.

²⁰ ANTT/JC, Matrícula de equipagens de navios (1767-1769), Livro 4; “Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem da galera *N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas* que vai para Lisboa”, Maço 1, Caixa 2; “Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem da galera *N. S. do Rosário, Santa Ana, Santo Antônio e Almas* que vai para Lisboa”, Maço 1, Caixa 1.

²¹ ANTT, *Condes de Linhares*, maço 47, docs. 183 (3 de outubro de 1767, mestre Antônio da Rocha Ferreira, *Slave Voyages*, viagem nº 9010, Luanda ao Rio de Janeiro), 200 (17 de maio de 1769, capitão Manuel Ferreira, *Slave Voyages*, viagem nº 9022, Luanda à Bahia), 203 (12 de agosto de 1769, mestre Custódio José Soares, *Slave Voyages*, viagem nº 9026, Luanda ao Rio de Janeiro), 210 (26 de fevereiro de 1770, mestre Manuel Ferreira, não localizada no *Slave Voyages*), 216 (4 de dezembro de 1770, capitão Custódio José Soares, *Slave Voyages*, viagem nº 9030, Luanda ao Rio de Janeiro), 222 (27 de maio de 1771, mestre José Coelho Machado *Slave Voyages*, viagem nº 9038, Luanda ao Rio de Janeiro), 227 (13 de setembro de 1771, mestre José da Silva, não localizada no *Slave Voyages*) e 236 (3 de abril de 1772, mestre Custódio José Soares, não localizada no *Slave Voyages*).

²² ANTT/JC, Maço 1, Caixa 2, “Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem da galera *Bom Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno* que vai para Lisboa”. Alternativamente, a galera também era chamada de navio *Senhor Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno*, como em AHU, *Avulsos (Ouro)*, caixa 1, doc. 4, datado de 18 de outubro de 1771.

²³ ANTT, Feitos Findos (doravante FF), *Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*, maço 25, nº 22, caixa 33.

diversas viagens, partindo da Paraíba ou de Pernambuco em direção ao Reino, carregada de produtos, como se vê no Quadro 2.

Quadro 2 – Viagens documentadas da galera *Bom Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno* entre 1771 e 1780

DATA DO DESPACHO	CARGA	CAPITÃO OU MESTRE
09/01/1771	Açúcar (184 caixas e 28 feixes) e courama (2.147 em cabelo e 2137 meios de sola)	José Francisco de Campos
27/07/1771	Açúcar (124 caixas, 63 feixes, 20 canas, 5.587 arrobas), courama (869 couros e 3.136 solas)	não consta
18/10/1771	Açúcar (139 caixas e 58 feixes), courama (1.754 couros em cabelo e 4.801 solas)	José Francisco de Campos
08/07/1772	Açúcar (215 caixas e 30 feixes) e courama (2.883 em cabelo e 906 solas)	José Francisco de Campos
17/12/1772	700 paus-brasis	José Francisco de Campos
26/06/1776	Açúcar (419 caixas), courama (2.840 meios de sola, 1106 atanados e 3350 embalados) e 320 troncos de pau-brasil	José Francisco de Campos
22/03/1780	Açúcar (201 caixas, 41.251 arrobas), courama (44 feixes e 1.867 solas), 3 barris de molhados e madeira (1.916 troncos de pau-brasil, 240 quintais)	Antônio de Pontes Lisboa

Fontes: AHU, Avulsos (Ouro), caixa 1, doc. 19; caixa 1, doc. 4; Paraíba, caixa 25, doc. 1.902; caixa 25, doc. 1.929; Pernambuco, caixa 111, doc. 8.579; caixa 113, doc. 8.732 e caixa 135, docs. 10.133 e 10.139.

Arrolarei, de forma sumária, as quantidades e os produtos transportados da Paraíba para Lisboa, nessa e em outras embarcações da amostragem, no Quadro 3. Desde 1759, quando a CGCPP foi instituída sob a proteção de Santo Antônio e a serviço de seus investidores, o transporte era realizado em navios próprios ou arrendados, situação que perdurou por cerca de duas décadas, período em que a empresa atuou, de forma privilegiada e monopolística, no comércio daquelas capitanias. Não foram mencionadas aqui todas as viagens feitas nessa rota, e elas não se referem apenas ao período de atividade mais intensa da CGCPP, que, se não foi completamente extinta, perdeu seus privilégios em 1780, passando a atuar, a partir daí, como sociedade privada e muito menos relevante na esfera do comércio colonial do que fora nos anos anteriores²⁴.

²⁴ Sobre a empresa, ver, entre outros, os livros clássicos de RIBEIRO JR., José. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo: Hucitec, 1976; CARREIRA, Antonio. *As companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. 2ª ed., Lisboa: Presença, 1983. Sobre as atividades negreiras da empresa, ver, entre outros, MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80). *Afro-Ásia*, v. 48, p. 45-76, 2013; ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de e SOUSA, Jéssica Rocha de. O comércio de almas: as rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. *Revista Ultramares*, v. 3, nº 1, p. 34-53, jan-jul.2013. Charles Boxer menciona uma frota de 31 navios pertencentes à CGCPP em 1763, limitada a 17 em 1776, cf. *O império marítimo português*. p. 241.

Quadro 3 – Cargas em trânsito: Paraíba-Lisboa (1762-1798)

NAVIO	ANO DA VIAGEM	CARGA
<i>N. S. do Rosário e São Domingos</i>	1762	Açúcar (464 caixas e 15 feixes, 50 arrobas em canas e meias canas), mel (15 barris) e courama (1.200 meias de sola e 1.500 peças em cabelo)
	1764	não consta
	1770	Açúcar (392 caixas e 60 feixes), courama (2.900 em cabelo e 2.100 solas) e mel (12 barris)
	1771	Açúcar (307 caixas, 34 feixes, 12.358 arrobas), courama (1679 + 1200 solas), madeiras (22 tábuas, 1.120 ipecacuanha) e mel (4 barris)
	1771	Açúcar (330 caixas e 55 feixes), courama (2.600 em cabelo e 3.300 meios de solas), secos e molhados (24 barris) e várias miudezas
	1772	Açúcar (350 caixas e 30 feixes), courama (2.000 solas vermelhas, brancas e meios), secos e molhados (30 barris) e várias miudezas
	1772	Açúcar (356 caixas e 58 feixes), courama (4.454 meios de sola branca e 1.000 em cabelo) secos e molhados (40 barris) e várias miudezas
	1772	Açúcar (300 caixas e 31 feixes) e courama (1.000 solas)
	1773	Naufragou após chocar-lhe com um banco de areia na partida. A carga (não mencionada) foi salva, com avarias. O navio não pode ser recuperado “em razão de ser já velho”
<i>Santo Antônio Delfim</i>	1777	Madeira (2 dúzias e nove cosseiras [?] de jatobás, 1 dúzia e uma cosseira [?] de juremas)
	1788	Açúcar (456 caixas, 120 feixes, 18 canas e 24 meias-canas,), goma (17 caixas e 33 barris), courama (1.022 em cabelo, 300 meios de sola, 500 atanados), secos e molhados (62 barris), arroz (326 sacos), anil (6 caixotes), azeite de peixe 61 tonéis, 368 pipas, 1 barrica e 32 barris), derivados de baleia (53 pipas de conta, 20 pipas de espermacete, 25 fardos e 10 meios fardos de barba)
	1791	Açúcar (217 caixas, 89 feixes, 50 canas e 40 meias-canas), algodão (1.128 sacas), carimã (616 arrobas), mel (10 barris), secos (10 barris), courama (3.311 em cabelo, 2.829 solas brancas e 12 vermelhas, 25 atanados, 105 peles de bichos, 35 peles de veados)
<i>N. S. da Conceição, Santo Antônio e Almas</i>	1781	Courama (13.272 couros em cabelo e 6.908 vaquetas)
	1786	Courama (em cabelo 14\$266 e meias de sola 4\$502))
	1787	Courama (14.000 em cabelo, 1.098 vaquetas) e algodão (54 arrobas)
	1788	não consta
	1790	Sacas (308, com mercadorias não especificadas a serem entregues particulares em Lisboa) e courama (couros salgados em cabelos a 9\$800, vaquetas a 5\$000 e outras 500 vaquetas sem menção ao valor)
	1793	Courama (7.525 couros salgados e 5.483 vaquetas) e algodão (404 sacos)
<i>N. S. do Monte e Flor do Funchal</i>	1796	Açúcar (198 caixas, 20 feixes e 19 canas), courama (2.240 couros salgados), algodão (1.310 sacos), mel (32 barris) [?] (11 barricas) e madeira (200 varas de parreira)
<i>Santo Estêvão</i>	1798	Açúcar (109 caixas, 38 feixes e 9 barris), goma (11 barris), courama (350 couros e 300 selas) e algodão (950 sacas))

Fontes: AHU, Avulsos (Ouro), caixa 1, doc. 2, 13/06/1771; doc. 7, 24/05/1772; Maranhão, caixa 57, doc. 5.294, 26/04/1781; Paraíba, caixa 24, doc. 1.886, 23/06/1770; caixa 25, doc. 1.935, 09/11/1772; caixa 29, doc. 2.148, 27/03/1786; caixa 30, doc. 2.201, 23/10/1788; caixa 30, doc. 2.239, 20/04/1791; caixa 32, doc. 2.357, 06/07/1796; caixa 34, doc. 2.461, 20/11/1798; Pernambuco, caixa 100, doc. 7.829, 02/02/1764; caixa 111, doc. 8.546, 15/04/1771; caixa 113, doc. 8.717, 12/11/1772; caixa 114, doc. 8.744, 23/02/1773; caixa 128, doc. 9.696, 17/12/1777; caixa 99, doc. 7.714, 28/10/1762; Piauí, caixa 17, doc. 843, 17/03/1787; caixa 17, doc. 858, 15/03/1788; caixa 18, doc. 920, 02/04/1790 e caixa 19, doc. 973, 23/05/1793.

Macau e portos da Ásia: embarcações

Verificar o trânsito de embarcações na rota Lisboa-Macau-Lisboa mostrou-se uma tarefa mais complexa, na medida em que não pude acessar os documentos para arrolar, de forma semelhante à do Quadro 3, as cargas e suas quantidades. Apenas em um caso isso foi possível, de acordo com os dados do Quadro 4, a seguir.

Quadro 4 – Mapa da carga da galera *N. S. da Conceição Princesa de Portugal* (1783-1785)

Produto	Quantidade
Pimenta	3.239 sacas
Salitre	600 sacas
Fazenda	80 fardos
Chá	37 caixas
Não especificado	7 embrulhos
Produções naturais (encomendas da rainha)	5 caixas

Fonte: AHU, *Bahia* (Eduardo de Castro e Almeida), caixa 61, doc. 11.775.

Todavia, um estudo de Alexandre Monteiro sobre o século XIX permite elencar, de forma genérica, alguns dos gêneros transportados nessa carreira. De Lisboa para Macau iam

[...] essencialmente prata amoadada – as famosas patacas de Espanha –, vinhos (tinto, branco, palhete, da Madeira e do Porto), tabaco, aguardente e ferro em lingote que, à ida, servia ainda como lastro. Acessoriamente, transportavam-se ainda sal, peixe seco, alcatrão, livros, enchidos, queijos e azeite; ocasionalmente, e quando o navio ia ao Malabar, de Damão levava-se ópio.²⁵

No torna-viagem, a especificação das cargas seria a seguinte:

De Macau trazia-se obviamente chá e gangas. Depois, também acessoriamente, carregava-se canela, seda, porcelana, tutanaga, leques, rotim, açúcar em pedra, sagu, bandejas de charão, toucas, painéis de vidro pintados,

²⁵ MONTEIRO, Alexandre de Paiva. “A Marinha Mercante portuguesa na Carreira de Macau”. In: MAIA, José dos Santos e SOARES, Luís Couto (coords.). *Nos mares da China: a propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513*. Lisboa: Academia de Marinha, 2016. p. 348.

resina do dragoeiro, veludos, anil, pó de pedra, marfim, cobertores, esteiras e ladrilhos. Finalmente, havendo escala nas ilhas Maurícias, trazia-se a Lisboa cacau, café, cravo, pimenta, panos, açúcar, goma e zuartes.²⁶

Tendo por base a amostragem do Quadro 1, ensaiei algumas análises das trajetórias de navios nessa carreira, iniciando pelo *N. S. da Esperança, o Netuno*. Talvez se tratasse da mesma embarcação que, chamada simplesmente de *Netuno*, fora construída no Recife sob encomenda da CGCPP e chegara a Lisboa em 1775, onde foi considerada “capaz de ir à Índia” e, para tanto, recebeu as licenças régias. Autorizada a realizar sua primeira viagem ao Oriente, esta se deu apenas em 1777, com planos de ir até a China, sob os auspícios da Companhia que decidiu fazê-la compor uma flotilha com a nau *Polifemo*. Dionísio Ferreira Portugal conduziu o *Netuno* nessa derrota, que fez escala no Rio de Janeiro, em Moçambique e nos portos indianos de Diu, Damão, Surrate, Goa e Madastra antes de atracar em Macau, de onde retornou a Lisboa²⁷. A informação a seguir refere-se ao despacho da viagem de Lisboa, em 18 de janeiro de 1782, única cuja matrícula pude acessar, quando o navio partiu em direção a Macau, com escala no Rio de Janeiro, sob as ordens do capitão Antônio José Duarte. O torna-viagem foi concluído em setembro de 1783, depois que o *N. S. da Esperança, o Netuno* fez escala em Bengala e em Angola, tendo encontrado nesta última o *São Luís e Santa Maria Madalena*, dali seguindo juntos até a capital do Reino²⁸. Não pude saber se o mesmo capitão que a conduziu na ida em 1782 o fez na volta, mas é certo que ele já não se encontrava no comando do *Netuno* na viagem seguinte, encerrada em Lisboa em julho de 1786 e capitaneada por Francisco José da Costa²⁹.

²⁶ MONTEIRO, Alexandre de Paiva, 2016, p. 349. *Tutanaga* ou cobre-da-china é uma liga de estanho, chumbo e cobre comprada pelos portugueses no Oriente; *rotim* é um tipo de junco para confecção de palhinha de cadeiras; *charão* é um revestimento de verniz de laca nas cores preta e vermelha; *dragoeiro* é uma planta, também chamada por vermelhão, de cuja casca se retira uma resina conhecida por sangue-de-dragão; *zuarde* é um tecido de algodão nas cores azul ou preto. A essas cargas a lista de Russel-Wood acrescenta penas de pavão e temperos, cf. RUSSEL-WOOD, 2021. p. 152.

²⁷ DIAS, Thiago Alves. Os negócios globais de uma companhia colonial: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e os negócios da China (1759-1783). *Afro-Ásia*, n. 59, p. 160, jan./jun.2019. Criada no mesmo ano, a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão também obteve autorização para fazer comércio em Macau, obedecendo certas condições, por meio de um decreto de 5 de janeiro de 1759, tendo enviado ao menos uma nau à China – a *N. S. da Atalaia*, cf. AHU, Macau, caixa 5, doc. 61, *apud* SANTOS, 1996, v. I, p. 183. “Em 1782, a Companhia enviou sua segunda viagem aos mares da Índia e China. Dessa vez, a longa viagem mercantil foi realizada pelas naus *Conceição* e *Príncipe do Brasil*, nos mesmos termos que outrora foram *Netuno* e *Polifemo*”. DIAS, op. cit. p. 165.

²⁸ Cf. ofício do provedor da Casa da Índia ao secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, sobre o mapa de carga do *São Luís e Santa Maria Madalena* e do *N. S. da Esperança, o Netuno*, oriundos de Macau. AHU, Macau, caixa 14, doc. 35, *apud* SANTOS, 1996, p. 277.

²⁹ AHU, Macau, caixa 17, doc. 37, *apud* SANTOS, 1996, p. 309.

Para o *Santa Cruz e Almas*, também chamado *O Visconde de Lourinhã*, localizei uma lista de matrícula de tripulantes sob o comando do capitão José Nunes da Silveira em viagem entre Macau e Lisboa, iniciada em 8 de janeiro de 1785. No ano seguinte, Joaquim José Vasques, proprietário do navio, viria a requerer à rainha a devolução de doze escravizados de sua tripulação que, na chegada a Lisboa, haviam pedido suas alforrias sob a proteção da Irmandade do Rosário da cidade³⁰. Liderada pelo mesmo capitão, a *Santa Cruz* trazia “raridades do mar e da terra” em sua carga, entre elas, algumas usadas na América do Norte, o que denota a circulação de mercadorias e objetos simbólicos no Pacífico em diferentes regiões. Nunes da Silveira revisitaria essa rota, regressando de Macau em agosto de 1787 e em fevereiro de 1789 no navio *Resolução e Santa Cruz* (que pode ser o mesmo das vezes anteriores), quando trouxe cinco caixotes de seda em rama em seu porão³¹. Por se repetirem com certa frequência, as designações nem sempre são indicadores seguros de que estamos tratando do mesmo navio: *Santa Cruz* era também o nome de uma embarcação que, sob o comando de outro capitão, navegou entre 1812 e 1818 na rota entre o Oriente e o Reino, embora a distância no tempo e a nova autoridade a bordo sugiram tratar-se de outro barco³².

O *Grão-Pará* foi um navio que, apesar do nome, não mantinha vínculo com a companhia de comércio homônima e, nessa altura, já não usufruía do monopólio. Vamos encontrá-la navegando entre Lisboa e os portos da Ásia, escalando na Ilha da Madeira e no Rio de Janeiro no início de 1795. Seu capitão nessa época, Caetano Martins da Silva, acabou por se tornar senhorio do navio em data anterior a 1813, quando talvez já não navegasse, tendo passado o comando de seu barco ao mestre Rufino da Costa Martins em outras viagens à Ásia³³. Silva era um conhecedor das rotas do Oriente: capitaneou a galera *N. S. das Mercês Paquete da Madeira* em 1789, vinda de Bengala e com escala em Benguela, carregada de salitre e chegando a Lisboa após 173 dias de navegação. Dez anos depois continuava navegando, embora nem

³⁰ Maiores detalhes podem ser vistos em RODRIGUES, 2023, p. 212 e seguintes. Um dos requerentes, o preto Lourenço da Silva, juntou seu pedido ao de outros “sete companheiros” enquanto o navio recebeu o visitador do ouro, cf. ANTT, *Intendência Geral de Polícia*, Contas para as Secretarias desde 13 de agosto de 1783 até 29 de setembro de 1787, livro 2 (nº de ordem 2) e *Catálogo de documentos manuscritos avulsos referentes à visita do ouro existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa*. p. 13, doc. 34. Disponível em <http://actd.iict.pt/eserv/actd:CUc084/CU-VisitaOuro.pdf>. Acesso em: 6 mar. 2026.

³¹ AHU, *Macau*, caixa 17, docs. 46 e 61; caixa 18, doc. 28, *apud* SANTOS, 1996, p. 312, 315 e 326; CARVALHO, Ana Godinho Coelho Dotti de. *A papeleira miniatura chinesa da Casa-Museu Dr. Anastácio Gonçalves e o comércio do século XVIII*. 2010. Dissertação (Mestrado em Arte, Patrimônio e Teoria do Restauro) - Universidade de Lisboa, Lisboa, 2010. p. 94.

³² SANTOS, 1996, v. I. p. 592; v. II. p. 12 e 147.

³³ ANTT/JC, Maço 34, Caixa 113, “Lista da tripulação do navio *Grão-Pará*, 30 de março de 1795; AHU, *Macau*, caixa 35, doc. 19: passaporte do navio para ir aos portos da Ásia e regressar a Lisboa, de que é mestre Rufino da Costa Martins, senhorio Caetano Martins da Silva, *apud* SANTOS, 1996, p. 11.

sempre como capitão: ele foi o caixa do *Grão-Pará*, que regressava de Bengala em 1799, rota que o mesmo navio repetiria em 1800. Há numerosos rastros de viagens realizadas por esse navio nessa rota entre 1805 e 1821³⁴. A associação entre Caetano e Rufino Martins, talvez unidos por laços de parentesco, manteve-se na trajetória dessa embarcação na rota Bengala-Lisboa: em 1819, Caetano tentava receber o que lhe era devido pelos seguradores após o *Grão-Pará* ter sido apresado anos antes por um corsário estadunidense³⁵. A longevidade da trajetória do navio possivelmente se explica pela manutenção do nome e da propriedade de Caetano Martins da Silva em duas embarcações homônimas, sendo a segunda posterior ao episódio do apresamento, ocorrido por volta de 1817. Nos anos seguintes, Silva viria a firmar-se como homem de negócios em Portugal, sempre ligado às relações comerciais com o Oriente: associado a outros, pedia a diminuição do pagamento de tributos sobre a importação de arroz indiano em 1826, sendo o requerimento transformado em projeto de lei e aprovado na Câmara dos Pares, e recebendo a sanção de D. João VI³⁶.

Por fim, temos outras duas embarcações de nossa amostragem circulando entre o Atlântico, o Índico e o Pacífico nos anos-limite de nossa periodização: o *Vasco da Gama* e o *Temerário*. O primeiro navegava ao menos desde 1817 e tinha Joaquim dos Ramos entre seus sócios, condição que não era incompatível com a de capitão que ele mesmo viria a ocupar desde 1821³⁷. O rastro do navio permanece visível por vários anos, na delicada conjuntura da década de 1820, em que sua equipagem esteve envolvida nas disputas políticas entre liberais e absolutistas na porção continental e nos domínios portugueses, sem que isso os impedisse de fazer comércio, enquanto também transportava documentos, presos implicados nos conflitos e

³⁴ AHU, *Avulsos (ULT)*, caixa 7, doc. 584, 14 de julho de 1789; Passaporte autorizando a viagem do Rio a Lisboa emitido em 12 de maio de 1821 em AHU, *Rio de Janeiro*, caixa 287, doc. 20.251. Até esse ano, encontram-se evidências de navegação desse barco para o Oriente em ANTT/FF, *Juízo da Índia e Mina*, maço 109, nº 9, caixa 109; maço 69, nº 9, caixa 69; maço 65, nº 13, caixa 65; maço 3, nº 20, caixa 293; maço 1, nº 3, caixa 291; maço 15, nº 7, caixa 139; maço 23, nº 1, caixa 147; maço 12, nº 1, caixa 136; maço 11, nº 10, caixa 135; maço 10, nº 7, caixa 134; maço 4, nº 13, caixa 128.

³⁵ ANTT/FF, *Juízo da Índia e Mina*, maço 23, nº 17, caixa 147.

³⁶ *Coleção da legislação Portuguesa desde a última compilação das ordenações: Legislação de 1823 a 1828*. Lisboa: Tipografia Maignrense, 1830, p. 31-32, *apud* GUEDES, Fernando Jorge Cardoso. *O deputado Mouzinho da Silveira na legislatura cartista 1826- 1828: algumas considerações*. 2016. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2016. p. 19-20.

³⁷ AHU, *Macau*, caixa 42, doc. 31, passaporte emitido em 11 de março de 1817 para a viagem do *Vasco da Gama* aos portos da Ásia e regresso a Lisboa, mestre José Antônio Ramos e senhores Joaquim dos Ramos e João Lourenço da Cruz; AHU, *Macau*, caixa 47, doc. 15 passaporte emitido em 2 de fevereiro de 1821, mestre Joaquim dos Ramos e senhores o mesmo mestre e João Lourenço da Cruz, *apud* SANTOS, 1996, v. II, p. 134, 206; ANTT/JC, Maço 37, Caixa 128, “Matricula dos oficiais e marinheiros do navio *Vasco da Gama*, que segue viagem para o porto de Macau, com escala pelo Rio de Janeiro em 1821, de que são proprietários João Lourenço da Cruz e Joaquim dos Ramos”.

informações relevantes para ambos os lados³⁸. O *Vasco da Gama* continuou a frequentar regularmente as rotas do Oriente até 1832: além de gêneros, transportou para Macau tropas, religiosos, peças de artilharia e ofícios do governo português, tendo como destinatários a administração local, Pequim, Nanquim e outros portos da China e das Filipinas³⁹.

A primeira menção que encontrei sobre o *Temerário* é de janeiro de 1818, quando foi emitido um passaporte para uma viagem redonda a ser empreendida entre Lisboa e Macau, tendo Lourenço José dos Santos como capitão e José Nunes da Silveira como senhorio⁴⁰. Sob o controle do mesmo proprietário, outros capitães liderariam viagens desse navio, como João Antônio Amorim em 1821⁴¹, José Pereira Dutra em 1823⁴² e João Augusto Ramos em 1827⁴³, bem como diferentes pilotos operaram esses barcos, entre eles Francisco de Borja Antunes e Silva, Antônio Nunes Ferreira e José Maria Serenadas em viagem no ano de 1832⁴⁴. Até 1833, há evidências da continuidade da circulação do *Temerário*, que, como todas as embarcações em trânsito entre Lisboa e o Oriente, carregava instruções e papéis além das cobiçadas mercadorias – curiosamente, os itens que menos conhecemos em detalhe.

Considerações finais

Quantidades e especificações das cargas transportadas nos navios são dados que, via de regra, foram utilizados na historiografia colonial de caráter econômico para analisar, a partir

³⁸ Sobre o assunto, remeto a RODRIGUES, 2023, p. 74 e 232. O episódio diz respeito à prisão do governador e do ouvidor de Macau no *Vasco da Gama* e do envio deles a Lisboa: ver AHU, *Macau*, caixa 49, doc. 11 (20 de março de 1823); AHU, *Macau*, caixa 49, doc. 23 (21 de março de 1823); AHU, *Macau*, caixa 49, doc. 26 (22 de março de 1823); *apud* SANTOS, 1996, v. II. p. 231-236. Para um estudo sobre a “era das revoluções” entendida como conjunto de fenômenos complexos e interligados “que circularam regional e globalmente em todas as direções”, não necessariamente espalhada da Europa e para as colônias, ver ANDERSON, Clare. *The age of Revolution in the Indian Ocean, Bay of Bengal, and South China Sea: A Maritime Perspective*. *International Review of Social History*, v. 58, Número Especial, p. 229-251, 2013.

³⁹ AHU, *Macau*, caixa 53, docs. 14 (15 de fevereiro de 1825), 23 (12 de março de 1825) e 28 (22 de março de 1825); caixa 54, doc. 13 (10 de dezembro de 1825); caixa 56, docs. 30 (4 de abril de 1826) e 43 (15 de abril de 1826); caixa 57, docs. 1 (12 de outubro de 1827), 52 (c. 6 de julho de 1827), 56 (c. 25 de outubro de 1827), 57 (c. 5 de novembro de 1827); caixa 58, doc. 9 (18 de janeiro de 1828); caixa 60, doc. 2 (27 de janeiro de 1830); caixa 62, doc. 18 (19 de maio de 1831); caixa 63, doc. 35 (17 de março de 1832), *apud* SANTOS, 1996, v. II. p. 283-450.

⁴⁰ AHU, *Macau*, caixa 44, doc. 1 (8 de janeiro de 1818), *apud* SANTOS, 1996, v. II. p. 147.

⁴¹ ANTT/JC, Maço 37, Caixa 128: “Matrícula da equipagem do brigue português *Temerário*, pronto a seguir viagem para Macau, de que é proprietário José Nunes da Silveira, vassalo português, 23 de junho de 1821”.

⁴² AHU, *Macau*, caixa 49, doc. 42 (c. 25 de junho de 1823), *apud* SANTOS, 1996, v. II. p. 240.

⁴³ AHU, *Macau*, caixa 57, doc. 54 (27 de agosto de 1827), *apud* SANTOS, 1996, v. II. p. 361.

⁴⁴ AHU, *Macau*, caixa 63, docs. 45 (c. 21 de abril de 1832) e 49 (11 de novembro de 1832), *apud* SANTOS, 1996, v. II. p. 453-454.

das balanças comerciais, a relevância dos domínios ultramarinos no contexto imperial. Sem deixar de considerar a relevância dessa abordagem, este texto pretende dar outro foco à reunião de dados seriais de natureza numérica, ainda que não necessariamente monetária.

O objetivo, aqui, foi refletir sobre a organização da navegação como atividade humana – o que evidentemente inclui a economia, mas não se limita a ela. Reunir dados seriais sobre mercadorias e embarcações pode viabilizar o aprofundamento do estudo sobre a circulação dos bens e a tipologia das embarcações, bem como da experiência dos tripulantes e suas composições. Para isso, o estudo das rotas se mostra fundamental, a fim de compreender especializações verificáveis a partir da experiência técnica, do enfrentamento da natureza e das adversidades e do atendimento às obrigações relacionadas ao tipo de cargas, às demandas portuárias de ancoragem, à necessidade de escalas, à formação profissional de quadros para uma atividade secular por meio do aprendizado ocorrido a bordo, entre outros aspectos. Assim, pensar rotas em perspectiva comparativa mostra-se uma estratégia metodológica importante, a fim de desfazer a impressão de que os navios e as experiências que neles se davam eram todos iguais em tempos e espacialidades diversas. Esta é a abordagem que sugiro a pesquisadores que venham a se engajar na feitura de uma História Marítima na qual a centralidade dos sujeitos históricos seja o foco principal, inclusive considerando a variedade de experiências ocorridas a bordo em função da diferença nas rotas percorridas como fator relevante.

Nem todos os aspectos mencionados acima foram abordados aqui. A análise que ensaiei, a partir da reunião de evidências seriais e da busca nominativa em fontes de natureza diversa, reitera a importância da construção de bases de dados amplas no tempo e no espaço, se possível elaboradas de forma colaborativa em projetos coletivos e envolvendo o trabalho de historiadores com perspectivas e interesses diversos, ampliando a riqueza e as possibilidades de análises.

Referências

Fontes

PORTUGAL. Arquivo Histórico Ultramarino. *Conselho Ultramarino: Avulsos (Ouro)*. Caixa 1, docs. 2, 4 e 19. Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Histórico Ultramarino. *Conselho Ultramarino: Macau*. Avulsos, caixa 17, doc. 29. Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Histórico Ultramarino. *Conselho Ultramarino: Maranhão*. Avulsos, caixa 57, doc. 5.294. Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Histórico Ultramarino. *Conselho Ultramarino: Paraíba*. Avulsos: Caixa 22, docs. 1709, 1710; Caixa 24, doc. 1.886; Caixa 25, docs. 1.902, 1.929, 1.935; Caixa 29, doc. 2.148; Caixa 30, docs. 2.201, 2.239; Caixa 32, doc. 2.357; Caixa 34, doc. 2.461. Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Histórico Ultramarino. *Conselho Ultramarino: Pernambuco*. Avulsos: Caixa 99, doc. 7.714; Caixa 100, doc. 7.829; Caixa 102, doc. 7.906; Caixa 103, doc. 8.002; Caixa 106, doc. 8.253; Caixa 109, doc. 8.442; Caixa 111, docs. 8.546, 8.579; Caixa 113, docs. 8.717, 8.732; Caixa 114, docs. 8.744, 8.782; Caixa 128, doc. 9.696; Caixa 135, docs. 10.133, 10.139; Caixa 148, doc. 10.197. Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Histórico Ultramarino. *Conselho Ultramarino: Piauí*. Avulsos, caixa 17, docs. 843 e 858. Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Histórico Ultramarino. *Conselho Ultramarino: Rio de Janeiro*. Avulsos, caixa 287, doc. 20.251. Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. *Coleção Condes de Linhares*. Maço 47, documentos 183, 200, 203, 210, 216, 222, 227 e 236. Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. *Fundo Feitos Findos*. Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (maço 25, nº 22, caixa 33); Juízo da Índia e Mina (maços 1, 3, 4, 10, 11, 12, 15, 23, 65, 69 e 109). Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. *Fundo Intendência Geral de Polícia*. Contas para as Secretarias desde 13 de agosto de 1783 até 29 de setembro de 1787. Livro 2 (nº de ordem 2). Lisboa, [s.d.].

PORTUGAL. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. *Fundo Junta do Comércio*. Livros 2, 3 e 4; Maço 1 (caixas 1, 2, 5 e 8); Maço 4 (caixa 13); Maço 34 (caixas 112 e 113); Maço 37 (caixa 128); Maço 356 (ordem 65, caixa 118). Lisboa, [s.d.].

SLAVE VOYAGES. Trans-Atlantic Slave Trade Database. Houston: Rice University. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Dados referentes às viagens nº 8.994, 19.694, 9.010, 9.022, 9.026, 9.030, 9.038, 48.247, 48.281, 48.420 e 47.700.

Obras gerais

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de e SOUSA, Jéssica Rocha de. O comércio de almas: as rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. *Revista Ultramares*, v. 3, nº 1, p. 34-53, jan-jul.2013.

ANDERSON, Clare. The age of Revolution in the Indian Ocean, Bay of Bengal, and South China Sea: A Maritime Perspective. *International Review of Social History*, v. 58, Número Especial, p. 229-251, 2013.

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. Questões diplomáticas e arquivísticas na prática burocrática luso-brasileira do século XVIII: o caso da “visita do ouro”. *Boletim do Arquivo da Universidade de Coimbra*, v. 29, p. 271-290. 2016.

BOXER, Charles R. *O império marítimo português (1415-1825)*. São Paulo: Cia. das Letras.

CARREIRA, Antonio. *As companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. 2ª ed., Lisboa: Presença, 1983.

CARVALHO, Ana Godinho Coelho Dotti de. *A papelreira miniatura chinesa da Casa-Museu Dr. Anastácio Gonçalves e o comércio do século XVIII*. 2010. Dissertação (Mestrado em Arte, Patrimônio e Teoria do Restauro) - Universidade de Lisboa, Lisboa, 2010.

Catálogo de documentos manuscritos avulsos referentes à visita do ouro existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa. Disponível em <http://actd.iict.pt/eserv/actd:CUc084/CU-Vi-sitaOuro.pdf>. Acesso em: 6 mar. 2026.

CRUZ JR., A. *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII (ensaio)*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002.

DIAS, Thiago Alves. Os negócios globais de uma companhia colonial: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e os negócios da China (1759-1783). *Afro-Ásia*, n. 59, jan./jun.2019.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo e LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: CNPCDP, 2001.

GODINHO, Rui Landeiro. *A Carreira da Índia: aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)*. Lisboa: Fundação Oriente, 2005.

GUEDES, Fernando Jorge Cardoso. *O deputado Mouzinho da Silveira na legislatura cartista 1826- 1828: algumas considerações*. 2016. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2016.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968.

MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80). *Afro-Ásia*, v. 48, p. 45-76, 2013.

MICHELI, Marco V. e DIAS, Thiago A. “Porto coloniais e perspectivas transnacionais no século XVIII: entre o norte e o sul do Estado do Brasil”. In: *Portos coloniais: estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2020.

MONTEIRO, Alexandre de Paiva. “A Marinha Mercante portuguesa na Carreira de Macau”. In: MAIA, José dos Santos e SOARES, Luís Couto (coords.). *Nos mares da China: a propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513*. Lisboa: Academia de Marinha, 2016.

MONTEIRO, Alexandre. José Nunes da Silveira, negociante de grosso trato, capitão de longo curso, armador do Correio d’Ázia. In: O FAIAL E A PERIFERIA AÇORIANA NOS SÉCULOS XV A XX. 2011, Horta. *Actas do V Congresso*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, 2011, p. 239-264; MONTEIRO, “A Marinha Mercante portuguesa na Carreira de Macau”.

RIBEIRO JR., José. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo: Hucitec, 1976.

RODRIGUES, Jaime. *A onça está solta: dimensões do mundo do trabalho marítimo em Portugal e na América (séculos XVIII e XIX)*. 2023. Tese (Professor Titular) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2023.

RODRIGUES, Jaime. “Marinheiros de alto-mar não se fazem num dia”: homens, navios e mercadorias em deslocamento entre Portugal, Paraíba e Macau (1767-1821). *Afro-Ásia*, nº 71, p. 1-31, 2025.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Histórias do Atlântico português*. 2ª ed., São Paulo: Ed. UNESP, 2021.

SANTOS, Isaú. *Macau e o Oriente no Arquivo Histórico Ultramarino*, 2 v. Lisboa: Instituto Cultural de Macau, 1996.

SILVA, Jorge Manuel Moreira. *A Marinha e a História: dois séculos de historiografia naval*. Lisboa, s/e, 2016.

SILVA, Wildson Félix Roque da. *Capitaneando em rotas atlânticas: os capitães e a faina do comércio negreiro (Pernambuco no século XVIII)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFRPE, Recife, 2020.

SILVA, Wildson Félix Roque da. Das embarcações que se empregam na carreira de Angola e Costa da Mina: relação das tipologias, nomenclaturas, custos e despesas das embarcações do trato negreiro para a capitania de Pernambuco (1758). *Revista de Fontes*, v. 9, nº 16, p. 81-113, 2022.

TELES, Edgar. “As dimensões das embarcações e o tráfico negreiro: tipologias e viagens, 1723-1749”. Disponível em https://www.academia.edu/41037210/As_dimens%C3%B5es_das_embarca%C3%A7%C3%B5es_e_o_tr%C3%A1fico_negreiro_Tipologias_e_Viagens_1723_-_1749. Acesso em 6 mar. 2026.