ISSN 01001248

NAVIGATOR

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL



NÚMERO 19

JANEIRO A
DEZEMBRO, 1983

NAVIGATOR

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

N.º 20

JANEIRO DE 1984 A JUNHO DE 1985

SUMÁRIO

A Carreira da Índia — Evolução do Seu Roteiro — Max Justo Guedes — Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) 3

A Contribuição Naval à Formação Territorial do Extremo Oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul) Carlos Francisco Moura 37

A Revista NAVIGATOR é publicada pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, sediado na Rua D. Manuel n.º 15, Rio de Janeiro, 20010. A reprodução, total ou parcial, de seus artigos, somente será permitida com a autorização de seus autores ou do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

Números avulsos { Brasil Cz$ 3,80 / Exterior US$ 3,00 } mais despesas de Correio

ISSN 0100-1248

Navigator	Rio de Janeiro	n.º 20	p. 1 — 82	jan. 1984/jun.1985

Ministro da Marinha
Almirante-de-Esquadra HENRIQUE SABOIA
Secretário-Geral da Marinha
Almirante-de-Esquadra WALTER FARIA MACIEL

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA
Diretor Interino
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) MAX JUSTO GUEDES
Vice-Diretor Interino
Capitão-de-Fragata (RRm) ANTONIO LUIZ SAMPAIO FERNANDES

Departamento de Publicações e Divulgação
Chefe: Capitão-de-Fragata (RRm) JORGE TELLES RIBEIRO
Ajudante: Primeiro-Tenente (CAF) ELIZABETH RADICETTI PEREIRA

NAVIGATOR
Redação
GILMAR BARROSO PEREIRA
NÍLIA FRÓES DA SILVA
REGINA CARDOSO DE MENEZES
SÉRGIO BELLINELLO SOARES
Diagramação
SÉRGIO BELLINELLO SOARES
Expedição
Primeiro-Sargento (CA) GENÉSIO GONÇALO DA SILVA
Cabo (PL) JOSÉ MAURÍCIO DO NASCIMENTO
Marinheiro (QSP) ROGÉRIO MAGELA CUSTÓDIO
Marinheiro (QSP) TADEU DE SOUZA SILVA
Marinheiro (QSA) ANTÔNIO MARQUES DE BRITO
ELSEN GOMES DE SÁ
LAERTE MACEDO JÚNIOR

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil. — N. 1 (jun. 1970) —
Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1970 —

v.: il.; 27 cm.

Anual.
Substitui: Subsídios para a história marítima do Brasil, editado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha em 25 v.
ISSN 0100-1248
1. Brasil — História Naval — Periódicos. 2. Marinha — Periódicos. I. Brasil. Marinha. Serviço de Documentação Geral. II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil.
CDD 359.00981

A CARREIRA DA ÍNDIA – EVOLUÇÃO DO SEU ROTEIRO*

Max Justo Guedes

Introdução

Em outubro de 1968, por ocasião da I Reunião Internacional de História da Náutica, realizada na Universidade de Coimbra, o inesquecível Almirante Teixeira da Mota apresentou notável comunicação sobre a "Evolução dos roteiros portugueses durante o século XVI"[1], na qual chamou a atenção para a carência, em Portugal, de "um estudo, nas suas características e na sua evolução" dos notáveis roteiros elaborados pelos pilotos lusitanos no século XVI e princípio do XVII. E prosseguiu aquele sábio marinheiro: "Afigura-se-nos, no entanto, que o estudo dos roteiros é essencial para o bom conhecimento da arte de navegar e da sua evolução, pois através da sua análise comparativa colhem-se informações muito importantes, que dificilmente se deduzem do simples exame dos regimentos náuticos e da cartografia."[2]

Os propósitos da comunicação não ensejaram a Teixeira da Mota elaborar, naquela ocasião, o estudo comparativo dos roteiros oceânicos da Carreira da Índia; no entanto, ele não se furtou a aconselhá-lo: "Seria interessante apresentar alguns excertos destes vários roteiros e fazer o seu cotejo para bem avaliar a evolução processada."[3]

De minha parte, as magníficas sementes, então lançadas, não caíram na rocha. Em, pelo menos, duas oportunidades, cuidei do tema: no 1º Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, realizado em Goa (Índia), 1978, quando apresentei comunicação sobre "A geografia do Brasil e a Carreira da Índia", estudando os aconselhamentos dos seus roteiros para a correta navegação ao largo da costa de meu país, de molde a evitar problemas graves que a inobservância ao condicionalismo físico poderiam causar, o mais sério deles, evidentemente, sendo a necessidade de arribar a Lisboa, com a perda da viagem[4].

O outro ensejo surgiu, em 1983, por ocasião do "Colóquio Internacional sobre as razões que levaram a Península Ibérica a iniciar, no século XV, a expansão mundial", realizado em Lisboa. Nele, por sugestão do próprio Teixeira da Mota, apresentei trabalho sobre "A expansão marítima dos povos ibéricos e o

* Comunicação apresentada ao 4º Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Lisboa, 1985).

condicionalismo físico do Atlântico", analisando, à luz do mesmo, as várias carreiras coloniais do *Mar Oceano*[5].

Volto hoje ao tema, desta vez obedecendo exatamente à idéia inicial do meu pranteado amigo, isto é, comparando as propostas dos vários roteiristas da Carreira da Índia, de molde a extrair delas a evolução que, ao longo de mais de século de continuada pesquisa experimental, foram sofrendo os seus roteiros, do que, aliás, tinham eles próprios consciência, conforme afirmou Manuel de Mesquita Perestelo, em 1576:

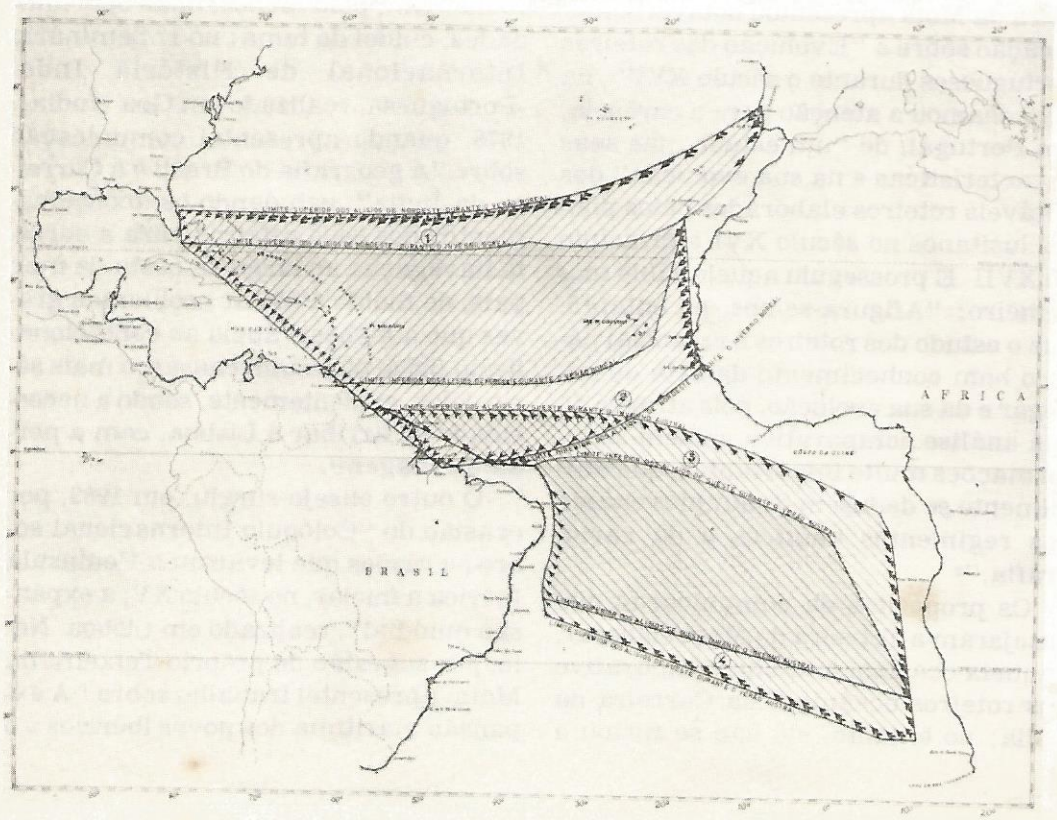
"Os pilotos modernos, a quem não podemos tirar entenderem mais de navegação desta carreira da Índia que os antigos, ensinados da experiência..."[6]

Principais roteiros

Alhures afirmei que desde "a viagem pioneira de Vasco da Gama — possivelmente o mais importante acontecimento da História Moderna — a derrota atlântica da Carreira da Índia estava delineada em suas linhas genéricas. A prova cabal de tal afirmação, conhecida de todos os que se dedicam ao estudo da navegação à vela, foi-nos dada pelas instruções do Gama a Pedro Álvares Cabral: 'depois que, em boa hora, daqui de Lisboa partirem, farão seu caminho direto à Ilha de Santiago e se ao tempo que aí chegarem, tiverem água em abastança para quatro meses, não devem pousar na dita ilha nem fazer qualquer demora; somente enquanto lhe o tempo servir a popa fazerem seu caminho pelo sul e se houverem de guinar seja sobre a banda do sudoeste e tanto que neles der o vento escasso, devem ir na volta do mar até meterem o Cabo da Boa Esperança em leste franco'...

Vê-se, portanto, que a viagem seria feita com ventos pela popa até que, bastante depois de ultrapassada a Ilha de Santiago (Cabo Verde), encontrassem pela proa o alísio de sueste (mapas 1 e 2).

Impossibilitados de avançar diretamente contra ele que, por infelicidade, interpunha-se exatamente no rumo desejado, o do Cabo da Boa Esperança, adotavam os mareantes o recurso de contorná-lo, com o cuidado de bolinar ao máximo [ir de ló, dizia-se], procurando,



Mapa 1 — Variação dos limites extremos dos alísios no Oceano Atlântico.



Corrientes en el Atlántico.

En el hemisferio Norte

1. Corriente Ecuatorial Norte.
2. Contracorriente Ecuatorial.
3. Corriente de Guinea.
4. Corriente de Guayanas.
5. Corriente de las Antillas.
6. Corriente de Florida.
7. Corriente del Golfo *(Gulf Stream)*.
8. Corriente del Atlántico Norte.
9. Corriente de Azores.
10. Corriente del Labrador.
11. Corriente de la isla Baffin.
12. Corriente Occidental de Groenlandia.
13. Corriente Oriental de Groenlandia.
14. Corriente Irminger.
15. Corriente de Noruega.
16. Corriente de las Canarias.

En el hemisferio Sur

17. Corriente Ecuatorial Sur.
18. Corriente del Brasil.
19. Corriente de las Malvinas.
20. Corriente del Atlántico Sur.
21. Corriente de la Deriva al Oeste.
22. Corriente de Benguela.

Mapa 2 — Correntes no Oceano Atlântico.

desta maneira, caminhar o máximo possível para o Cabo. Era a tradicional *volta do mar*. No Atlântico Sul, ela obriga os navios a aproximarem-se da costa brasileira, pressentida pelo Gama e logo achada por Cabral''.[7]

Estas justamente famosas *instruções de Vasco da Gama para a viagem de Cabral* podem ser, com toda a razão, consideradas como o primeiro roteiro da Carreira da Índia, especialmente se complementadas por alguns regimentos da primeira década do século XVI, como os dados por el-rei a D. Francisco de Almeida, Cid Barbudo, Fernão Soares, D. Fernando Coutinho, Diogo Lopes de Siqueira e Gonçalo Lopes de Siqueira para suas viagens à Índia em 1505, 1507, 1508, 1509 e 1510, respectivamente[8], que nos permitem conhecer o caminho então aconselhado, especialmente após ultrapassado o Cabo da Boa Esperança, ausente nas *instruções* do Gama.

Depois deste gigantesco passo inicial, houve, como seria natural, paulatino desenvolvimento do roteiro da Carreira da Índia, conforme procurarei mostrar ao longo deste trabalho, comparando os principais deles hoje conhecidos:

a) ''Rota de Portugal para a Índia'', anônimo, c. 1530, no *Livro de Marinharia de João de Lisboa*[9];

b) ''Roteiro da navegação daqui [Lisboa] para a Índia'', de Diogo Afonso, c. 1535, no *Livro de Marinharia de Manuel Álvares*[10];

c) ''Regimento de Portugal para a Índia. Da navegação'', anônimo, algo posterior ao roteiro de Diogo Afonso, no *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*[11];

d) ''Navegação de Portugal para Goa'', publicado no *Reysgheschrift van de Navigatien der Portugaloysers in Orienten inhoudende de Zeevaert soo van Poltugael naer Oost Indien, etc.*, por Jan Huygen van Linschoten, Amsterdam, Cornelis Claesz, 1595. Na tradução francesa *Le grand routier de mer, de Iean Hugues de Linschot Hollandois*, Amsterdam, Iean Evertsz Colppenburch, 1619, o capítulo V é a ''Navigation de Lisbonne aux Indes appointee par Vicente Rodrigues de Lagos Portugais Pilote du Roy''. Trata-se da única versão quinhentista do chamado Primeiro Roteiro de Vicente Rodrigues, c. 1577, tendo sido traduzido e publicado sob o título ''Primeiro roteiro da carreira da Índia'', por A. Fontoura da Costa[12];

e) ''Roteiro da Carreira da Índia e dos rumos a que se há de governar e dos sinais que nesta viagem se acham, com as diferenças da agulha''. Composto por Vicente Roiz [Rodrigues], piloto-mor dela, no *Libro Universal de derrotas etc.*, de Manoel Gaspar. Trata-se do Segundo Roteiro de Vicente Rodrigues, c. 1591[13].

f) ''Roteiro da navegação da Índia e derrotas com a agulha ferrada debaixo da flor de lis e diferenças dela, e sinais, correntes de água e ventos que em diversas paragens se acham'', de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão, 1600, conhecido em duas versões, portuguesa e respectiva tradução espanhola[14];

g) ''Roteiro e advertências da navegação da Carreira da Índia, feita por Gaspar Manuel da Vila do Conde, por ele mesmo emendado'', d. 1604[15].

h) *Roteiro da navegaçam e carreira da Índia, com seus caminhos & derrotas, sinaes & aguageis, & differenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues & Dioguo Afonso Pilotos antigos etc.*, por Gaspar Ferreira Reimão, piloto-mor do Reino de Portugal, Lisboa, Pedro Crasbeeck, 1612[16];

i) ''Roteiro da navegação da carreira da Índia etc.'', por Aleixo da Mota, c. 1621[17].

Trechos críticos da derrota

''Se correr o bicho pega; se ficar o bicho come.'' Este adágio popular brasileiro poderia, seguramente, resumir a extrema dificuldade da Carreira da Índia.

As múltiplas mudanças e até oposições que o condicionalismo físico dos Oceanos Atlântico e Índico oferece ao avanço do navio à vela que cursar a Carreira, em especial os com as características das naus e galeões dos séculos XVI e XVII, tornaram a viagem das frotas portuguesas ao continente indiano uma das maiores proezas técnicas e físicas realizadas pelo homem. A única possibilidade de êxito, ao menos razoável, consistia numa cronometragem correta e rigorosa de *todas* as etapas da viagem, da partida de Lisboa à aterragem nos portos de destino. O dado bali-

zador, por excelência, desta cronometragem era o aproveitamento da monção de sudoeste para, com ela, alcançar-se a costa ocidental da Índia.

Obviamente, o conhecimento do regímen de monções já existia entre os gregos, que comerciavam com a Índia, sendo, depois, de inteiro conhecimento dos pilotos nativos do Oceano Índico e Mar da Arábia, pelo menos, desde os séculos IX ou X[18], tendo sido prontamente transferido aos seus hábeis colegas lusos, que o dominaram completamente, conforme será mostrado adiante.

A partir de então, a busca quase desesperada daquela inexorável cronometragem (magnificamente definida, em 1556, por João Pereira Dantas: "o tempo medido a varas")[19] foi o desafio maior e terrível oferecido às autoridades lusas no preparo das armadas e aos pilotos delas, durante a difícil navegação; isto deu lugar ao surgimento de numerosos roteiros, os mais conspícuos sendo os acima relacionados. Eles resumem a experiência duramente adquirida, em mais de um século, à custa de indizíveis sacrifícios.

Se o trecho inicial da travessia, da Barra do Tejo à altura das Ilhas de Cabo Verde, não apresentava dificuldades maiores para os experimentados mareantes lusos, exceto aquelas decorrentes do duro inverno do Atlântico Norte, o mesmo não ocorria a partir da aproximação do equador, quando principiavam os obstáculos, consubstanciados na variação dos limites dos ventos gerais (alísios) que cursam nos dois hemisférios e na maior ou menor extensão da região de calmas que se forma entre tais limites. A partir dali, tudo era incerto e as múltiplas circunstâncias desfavoráveis iam sendo, apenas, atenuadas por um punhado de acidentes propícios.

Para facilitar a comparação entre os roteiros que relacionei e dela extrair uma possível (e real) evolução, a larga viagem será dividida no que denominei *trechos críticos,* a saber:

a) proximidades das Ilhas do Cabo Verde — limite inferior dos alísios de nordeste;

b) limite inferior dos alísios de nordeste — montagem da costa brasileira até o paralelo dos Abrolhos;

c) proximidades das Ilhas de Tristão da Cunha;

d) aproximação e montagem do Cabo da Boa Esperança;

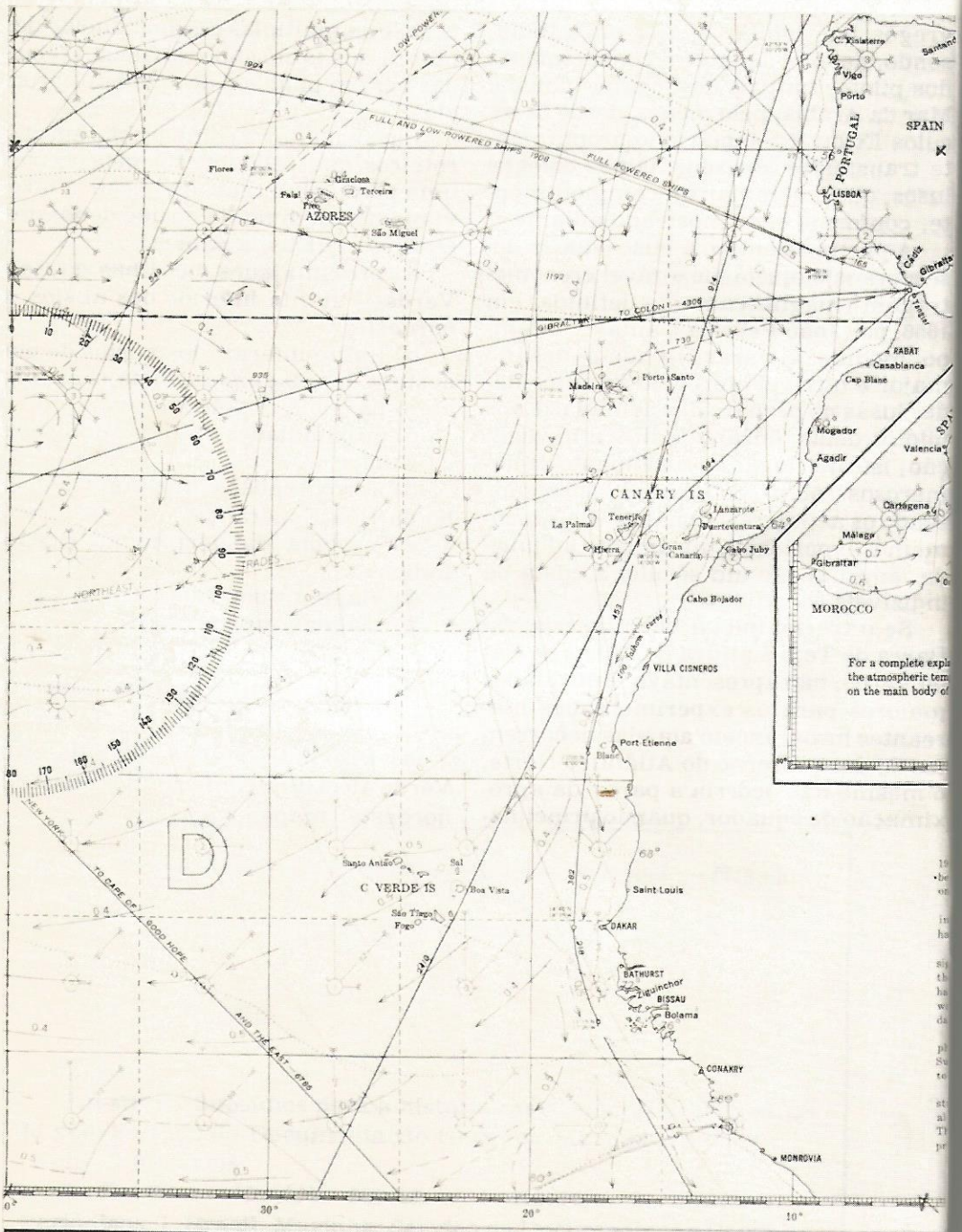
e) escolha da derrota no Oceano Índico

1) viagem "por dentro"

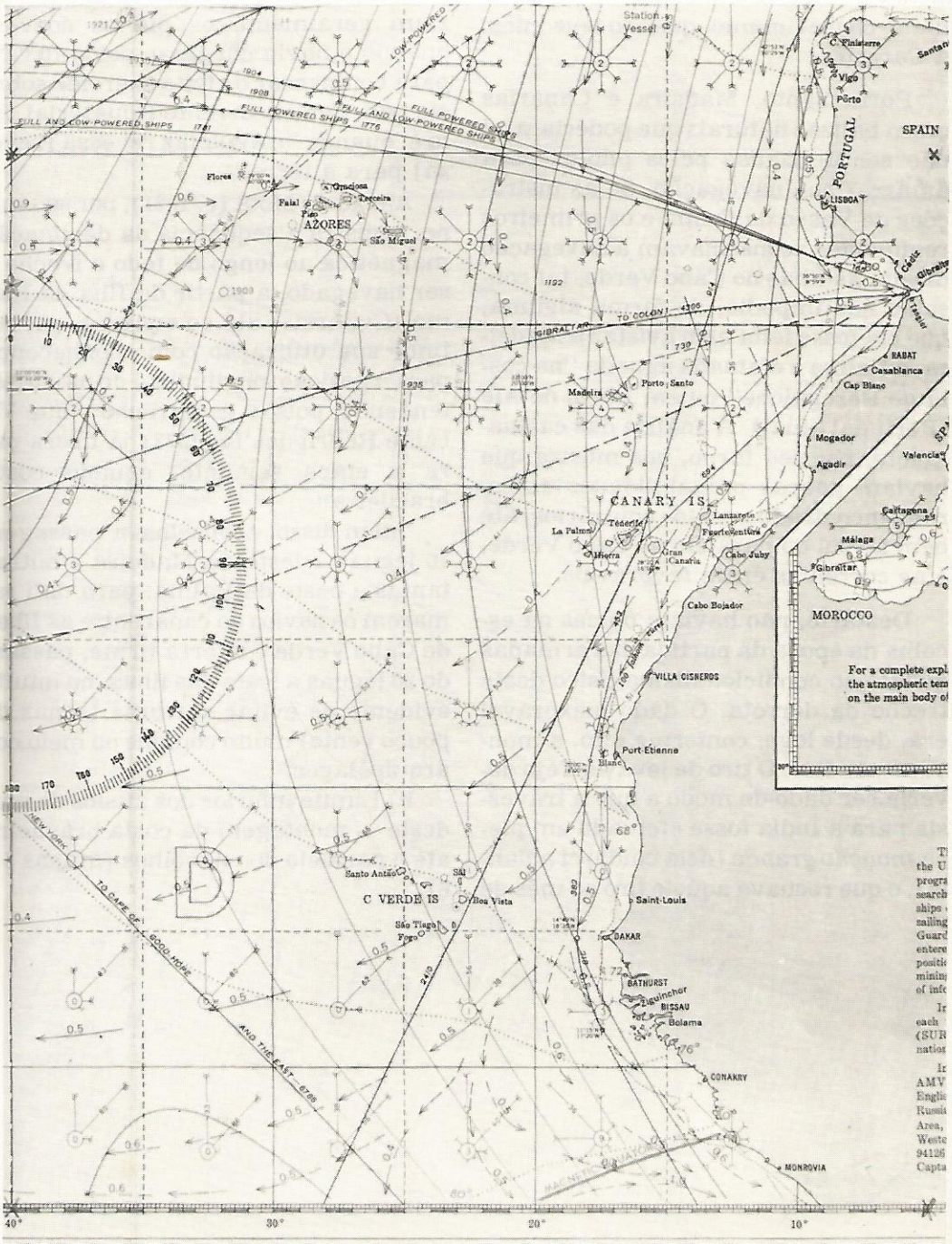
2) viagem "por fora".

Cotejo da evolução dos roteiros

a) Proximidade das Ilhas do Cabo Verde até o limite inferior dos alísios de nordeste (mapas 3 e 4).



Mapa 3 — Trecho de carta-piloto do Atlântico para o mês de março.



Mapa 4 — Trecho de carta-piloto do Atlântico para o mês de abril.

Comparados todos os roteiros relacionados, verifica-se que a derrota aconselhada para a Carreira da Índia, desde que as armadas largavam do Tejo até as Ilhas do Cabo Verde, navegada durante boa parte do século XV, não mais oferecia problemas ou dificuldades a qualquer nauta lusitano, de mediano conhecimento, quando teve início a Carreira.

Porto Santo, Madeira e Canárias eram balizas naturais que poderiam ou não ser utilizadas pelos pilotos para amarrar sua navegação. Se as instruções de Vasco da Gama e os primeiros regimentos aconselhavam a navegação direita às Ilhas do Cabo Verde, tal conselho não impedia, de forma alguma, que ela fosse feita indo avistar a Madeira, a Palma e efetuada aguada "na costa de Bezeguiche" ou em Porto de Ale (Portudal atual). A análise das cartas-piloto, por seu turno, nos mostra que haviam poucas probabilidades de serem encontrados ventos contrários, até bem ao sul do paralelo do Cabo Verde, e as correntes eram favoráveis.

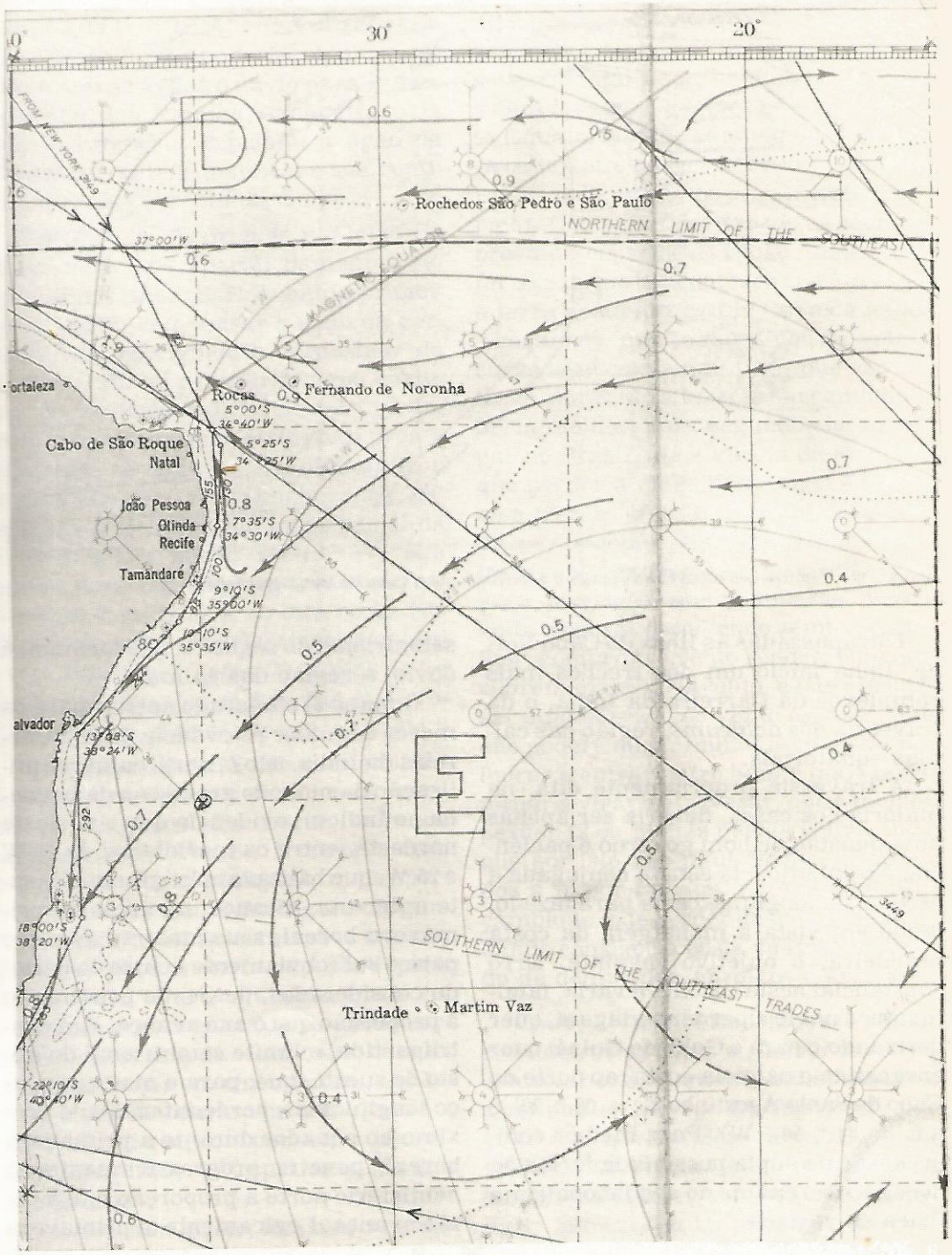
Destarte, não haviam óbices na escolha da época da partida das armadas quanto ao condicionalismo físico deste trecho da derrota. O dado inexorável era, desde logo, conforme dito, a monção do Índico. O tiro de leva no Tejo deveria ser dado de modo a que a travessia para a Índia fosse efetuada em plena *monção grande* (dela cuidarei adiante), o que recuava aquele tiro ao mês de março ou, no máximo, à entrada de abril.

Para este trecho da derrota, o melhoramento inicial de relevo foi introduzido no "Primeiro Roteiro", de Vicente Rodrigues (c. 1577), que aconselhou não mais fosse feita a correção da declinação magnética (variação da agulha, diziam geralmente os pilotos coevos) quando o navio chegasse pelos 10 ° N, para compensar o efeito exercido sobre ele pela Contracorrente Equatorial, isto é, quando "a água faz revessa [reveza] para a terra"[20].

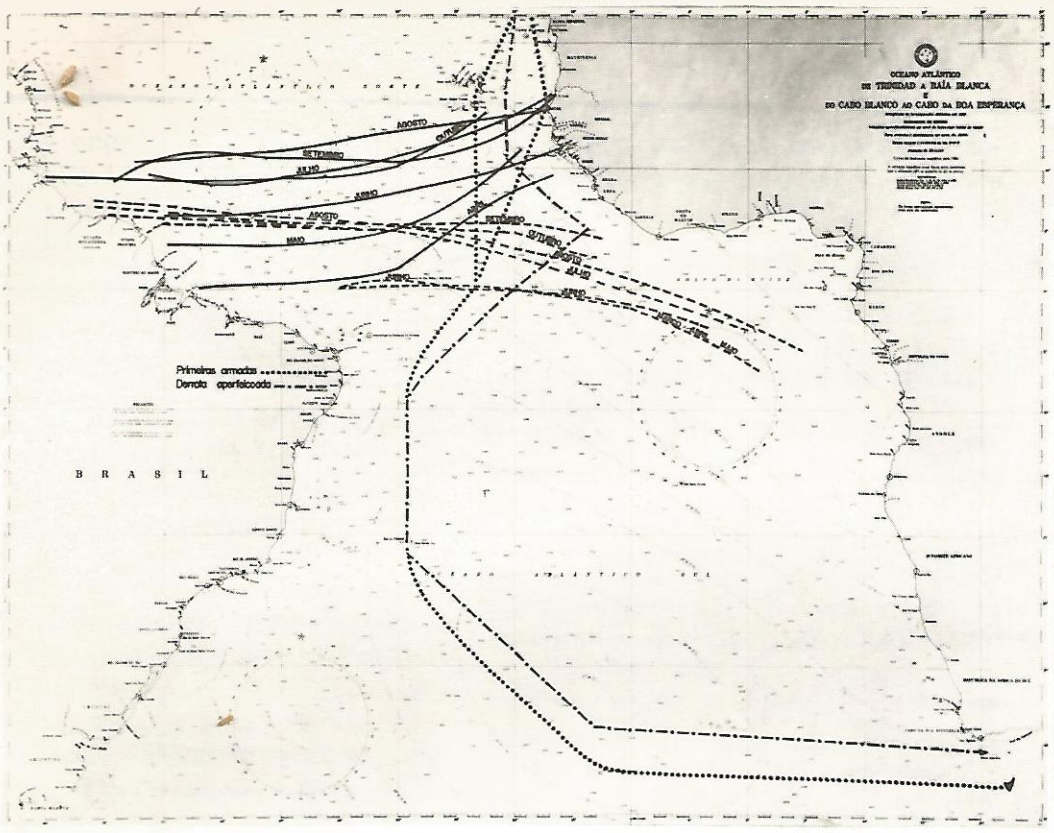
Aleixo da Mota (c. 1621), por seu turno, registra a seqüência da declinação magnética ao longo de todo o trecho a ser navegado, a partir da Ilha da Palma (Canárias) até ao equador, permitindo sua utilização como conhecença para a posição longitudinal do navio, estendendo, pois, a este trecho o que Vicente Rodrigues (c. 1577) já fizera para a etapa seguinte, equador-costa brasileira[21].

Além disso, aconselha a passagem 10 léguas a leste da Madeira e outras tantas a oeste da Palma, para dali rumarem os navios ao canal entre as Ilhas do Cabo Verde e a terra firme, passando 30 léguas a leste das ilhas, no intuito evidente de evitar *sombras* (zonas de pouco vento) muito comuns no meio dos arquipélagos.

b) Limite inferior dos alísios de nordeste — montagem da costa brasileira até o paralelo dos Abrolhos (mapas 5 e 6).



Mapa 5 — Trecho de carta-piloto do Atlântico para os meses de março-abril-maio.



Mapa 6 — Limites dos alísios abril/outubro e derrotas até o Cabo da Boa Esperança.

Ultrapassadas as Ilhas do Cabo Verde, tinha início um dos trechos mais complexos da Carreira da Índia, o da travessia dos *doldrums,* região das calmas equatoriais.

A travessia propriamente dita, na maioria dos casos, deveria ser apenas uma questão de bom governo e paciência. No entanto, ela estava conjugada à escolha da longitude certa para fazê-lo, tendo em vista a montagem da costa brasileira, o objetivo seguinte. Erro substancial nesta escolha levaria, fatalmente, o navio a perder a viagem, quer derivando-o para o Golfo da Guiné, quer ensacando-o naquela costa, ao norte do Cabo de Santo Agostinho (l = 08 ° 20' S e L = 34 ° 56 ' W). Para melhor compreensão da dupla possibilidade, faz-se necessário o exame do condicionalismo físico da região[22].

Pelo exame das cartas-piloto, é possível conhecer a variação sofrida, mês a mês, pelos limites extremos dos alísios de nordeste e de sueste. Interessam particularmente a este trecho da derrota o limite meridional do primeiro e o setentrional do segundo, que formam, é óbvio, a região das calmas.

O mapa 6, elaborado apenas para os meses de maior relevância para a Carreira da Índia, isto é, abril/outubro (utilização da monção grande ou da pequena no Índico), evidencia que o alísio de nordeste, entre os meridianos de 15°W e 25°W, que balizavam longitudinalmente a derrota, alcança, no início da primavera boreal, seus maiores avanços para o sul (obviamente dentro do período considerado), perdendo penetração à proporção que o ano avança. Em contrapartida, o limite setentrional do alísio de sueste, que, para o mesmo espaço longitudinal, perde intensidade próximo ao equador durante a primavera boreal, penetra progressivamente no hemisfério norte à proporção que o verão avança. Logicamente, a primavera era a melhor época para a travessia, não só por ser menor a amplitude das calmas, mas, e principalmente, por permitir que o alísio de sueste fosse encontrado bem ao sul, facilitando, destarte, a montagem da costa brasileira.

Coube a Diogo Afonso fixar a derrota clássica deste trecho (c. 1535): navegar no canal formado pelas Ilhas do Cabo Verde e o continente, de modo a se aproximar da costa africana até um máximo de 70 a 80 léguas dos Baixos de Santa Ana (l = 7° 34' N). A ultrapassagem deste limite poderia resultar em "botarem as águas o navio para dentro do Cabo das Palmas", maneira pela qual o roteirista exprimiu a ação da Contracorrente Equatorial e sua continuadora, a Corrente da Guiné.

De Vicente Rodrigues e Aleixo da Mota foram os aperfeiçoamentos seguintes dos roteiros. Enquanto o primeiro procurou compensar a ação da corrente não corrigindo o nordestear da agulha ("ficará o correr da água em lugar do nordestear da agulha, isto é, faria o navio o caminho onde põe a proa", conforme se dizia), o segundo utilizou a variação dela, como conhecença, para fixar o afastamento longitudinal da costa africana: em 3 ° N ou 2 ° N, "se a agulha nordestear 4° largos vão bem navegados e estar-se-á da dita costa [da Guiné, ou mais propriamente, da atual costa liberiana] como 70 léguas; e se nordestear 3° estar-se-á da dita costa como 40 léguas, mas se nordestear 6° etc."

O encontro do alísio de sueste foi objeto da consideração de todos os roteiristas cotejados. Da noção vaga de achá-lo pelos 5 ° N ou 6 ° N dos primeiros, chega-se a um conhecimento mais aperfeiçoado em Vicente Rodrigues (Segundo Roteiro), que mostra saber o avanço dele, para o norte, de abril para maio: "em todo o maio darão os gerais... em quatro graus da banda do norte e se estiverem da terra como cem léguas dar-lhe-ão em cinco graus... em todo o abril lhe darão em dois graus e meio", lição que, com pequenas diferenças nas latitudes, é repetida pelos que se seguiram.

Alcançado o alísio, iniciava-se a navegação *de ló,* isto é, de bolina, ou chegando-se ao vento. Quanto melhor resultado conseguissem navio e piloto, mais facilmente seria montada a costa brasileira, porquanto mais dela se afastaria a derrota seguida.

A razão desta necessidade de afastamento repousava na época do ano em que se fazia, de maneira geral, a passagem por ela: abril, maio ou, na pior das hipóteses, junho; portanto, já entrada a monção de sueste (abril a agosto) na costa brasileira, que se intensificava com a chegada do inverno, sendo necessário fugir dela; havia que ser considerada, ainda, a forte ação da Corrente Equatorial Sul, atuando de leste para oeste, entre 2 ° ou 3 ° N e 10 ° S, empurrando, pois, os navios para a costa (mapa 5). Que o pior muitas vezes ocorria, prova-o o conselho de Diogo Afonso: "se for o caso que te acontecer que fores ver a terra nesta altura [do Cabo de Santo Agostinho], não te faças noutra volta: surge aqui com a nau [até] que os ventos te alargarão a fazeres teu caminho". Seria melhor, pois, segundo ele, invernar no Brasil, até a virada da monção, que perder a viagem voltando à Guiné ou a Lisboa. Foi tal conselho melhorado por Gaspar Manuel; para evitar irem os navios invernar na costa brasileira, propôs ele que se andasse "numa volta e noutra escolhendo sempre o melhor, conforme o vento render, com que cobrem mais barlavento, e isto até passar aquela sezão de vento escasso, que não poderá durar muito. E como se melhorar e entrar outro bom e mais largo tornar a virar e atravesar, que é melhor perder 12 ou 15 dias nestas voltas, inda que por isto vão mais tarde e arriscados a ir por fora ou invernar em Moçambique, que perder de todo a viagem, dando consigo na costa do Brasil, ficando de dentro dos Abrolhos e arribar".

Coube a Vicente Rodrigues (Primeiro Roteiro) apontar o melhor meio de controlar o afastamento indispensável, a ser obtido, na pior das hipóteses, por estas sucessivas voltas: a utilização da variação da agulha como conhecença longitudinal, porquanto havendo passado a "linha (equador) a agulha nordesteia meia quarta e mais. E indo de 8 graus a 18, quanto mais a agulha nordestear, quanto mais estás para o sul do Brasil. Leste oeste com o Cabo de Santo Agostinho, indo dele 150 léguas, nordesteará a agulha um terço duma quar-

ta... leste oeste dos Abrolhos, de 170 até 200 léguas ao mar: então a agulha te nordesteará uma quarta inteira, ou mais".

É evidente que a variação anual da declinação magnética — desconhecida, naturalmente, dos pilotos da época — fez com que esta aparecesse com números diferentes. Por isso, a lição de Gaspar Ferreira Reimão foi: "é bom ir na volta do Brasil estando da costa ao redor de 80 léguas, indo assim nesta volta (como digo) sendo na linha [equinocial] 100 léguas a barlavento do Penedo de S. Pedro nordesteia a agulha 8 graus, segundo Vicente Rodrigues, posto que no Segundo Roteiro que fez diz que passada a linha nordesteia a agulha meia quarta larga, que são 6 graus[23], mas eu não lhe achei nunca ao dobrar da linha passando 100 léguas do Penedo de São Pedro, que 7 graus, e tendo menos diferença irá a nau mais a sotavento, e se tiver o que digo irá 100 léguas ou mais ou menos."

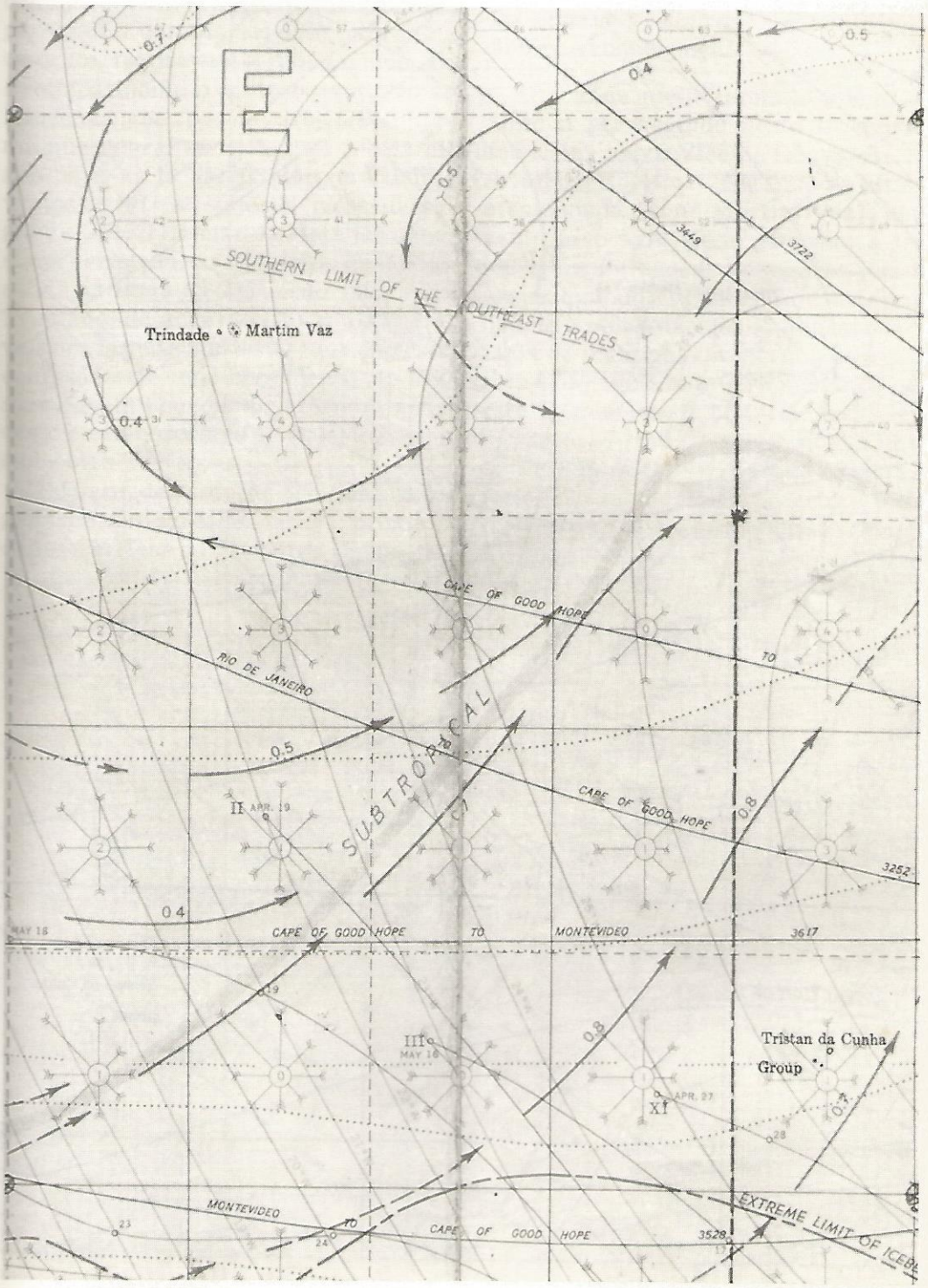
O Quadro 1, resumindo as informações dos roteiristas, a partir de Vicente Rodrigues, dá uma idéia da utilização da declinação magnética como conhecença para a correta passagem longitudinal ao largo da costa brasileira:

QUADRO 1

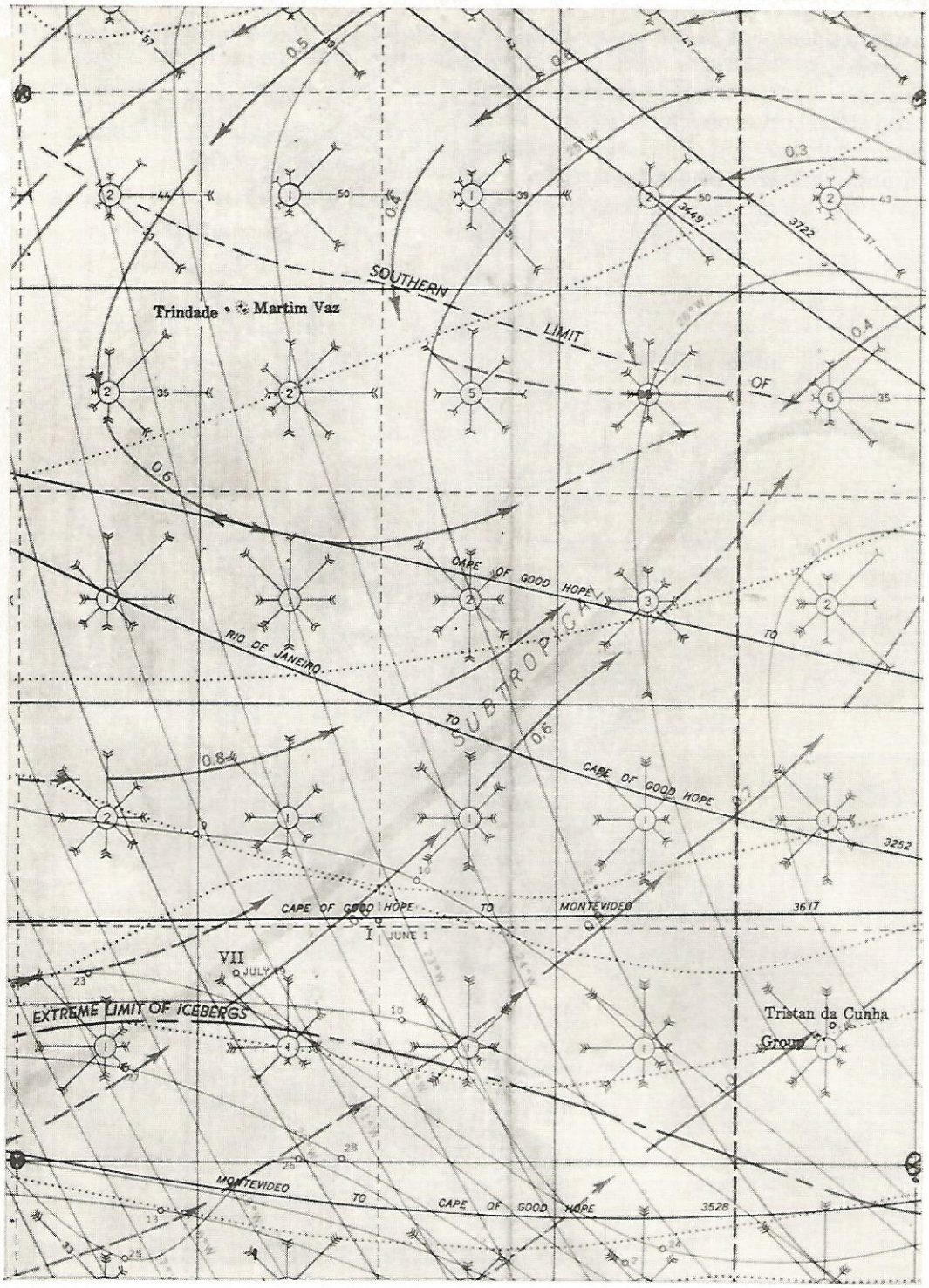
	Vicente Rodrigues I (c. 1577)		Vicente Rodrigues II (c. 1591)		M. Monteiro e G. F. Reimão (1600)		G. F. Reimão (1612)		Aleixo da Mota (c. 1621)	
LOCAIS	DISTÂNCIAS	DECLIN. MAG.	DISTÂNCIAS	DECLIN. MAG.	DISTÂNCIAS	DECLIN. MAG.	DISTÂNCIAS	DECLIN. MAG.	DISTÂNCIAS	DECLIN. MAG.
Equador (c/distâncias aos Penedos de S. Pedro e S. Paulo)	Bem navegado	1/2 quarta e mais (5°37'30'')	70/120L	7°30'	Bem navegado	7°00'	100 L	7°00'	1) Bem navegado 2) Muito p/W	6°00' 7°00'
Cabo de S. Agostinho (8°20'S)	150L	1/2 quarta (5°37'30'')	100/150L	11°00'	c. 100L	9°00'	100/120L	9°00'	80/100L se bem navegado	–
Abrolhos (I. S. Bárbara = 17°58' S)	170/200L	1 quarta e mais (11°15')	120/130L	14°00'	Muito perto	11°15'	120L	15°00'	Bem navegado	13°30'
I. da Ascensão (atual I. da Trindade, ℓ = 20°30' S e L = 29°19'W)	–	–	–	–	À vista da	13°00'	À vista da	13°00' e 13°30'	1) Passando a W 2) À vista da	11°00' 14°30'

Cabe lembrar que, não obstante os cuidados tomados, grande foi o número de naus e galeões que, nos 150 anos da Carreira da Índia por mim analisados, arribaram da linha (equador), da altura do Cabo de Santo Agostinho ou dos Abrolhos, enquanto outros invernaram no Brasil.

c) Proximidades das Ilhas de Tristão da Cunha (mapas 6, 7 e 8). É sabido que o grupo insular (três ilhotas) denominado Tristão da Cunha (l = 37° 05' S e L = 12°16'W), situado cerca de 2.000 milhas (625 léguas) a oeste do Cabo da Boa Esperança (l = 34°22'36'' e L = 16°09'46'' E), foi descoberto, no outono de 1506, pela armada cujo capitão-mor era o fidalgo de quem recebeu o nome. A partir de então, serviu sempre de balizamento único à derrota das armadas, na enorme travessia do *golfo*, desde que deixavam o paralelo dos Abrolhos e as proximidades das Ilhas da Trindade e Martim Vaz[24] até ao Cabo da Boa Esperança.



Mapa 7 — Trecho de carta-piloto do Atlântico para os meses de março-abril-maio.



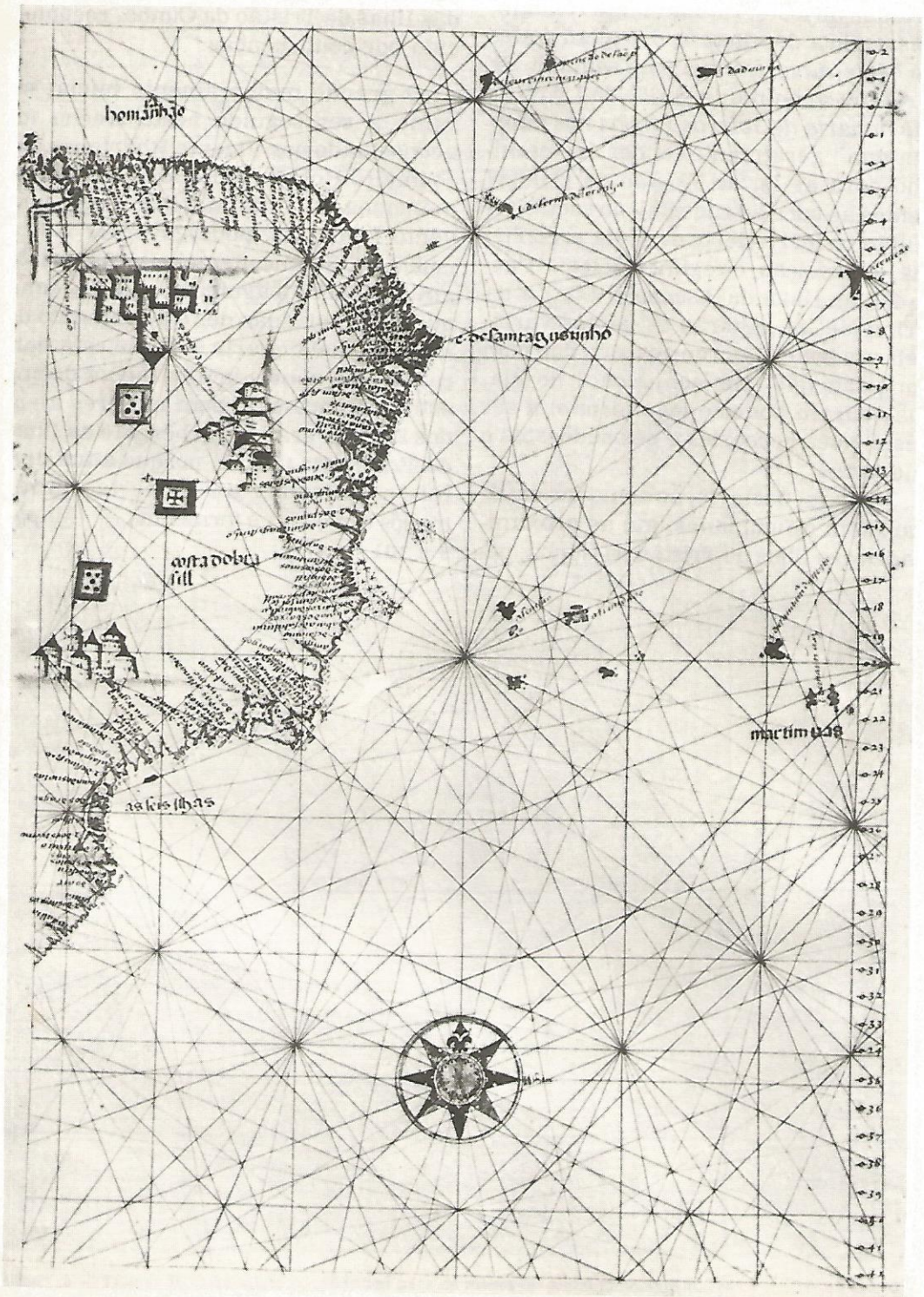
Mapa 8 — Trecho de carta-piloto do Atlântico para os meses de junho-julho-agosto.

Ultrapassado o paralelo de 20°30'S (Ilhas Trindade e Martim Vaz), os ventos dominantes que, até ali — nos meses em que o trecho era geralmente navegado —, são, grosso modo, dos quadrantes de leste, rapidamente rondam, passando a dominar os dos quadrantes de oeste, favoráveis à rota seguida. Se o roteiro anônimo (c. 1530) do *Livro de Marinharia de João de Lisboa* nos informa que "geralmente tendes [no caminho para as Is. de Tristão da Cunha] ventos ao sul e ao sudeste" no século seguinte (c.1621) Aleixo da Mota já conhecia, à perfeição, o regímen deles: "Passadas as Ilhas da Ascensão [sic] e da Trindade, se acharão os ventos variáveis ora lestes e nordestes, que dão com confusão [sic, por conjunção] de lua, mas duram pouco e logo tornam a ser oeste e oés-noroestes e oés-sudoestes e sudoestes."

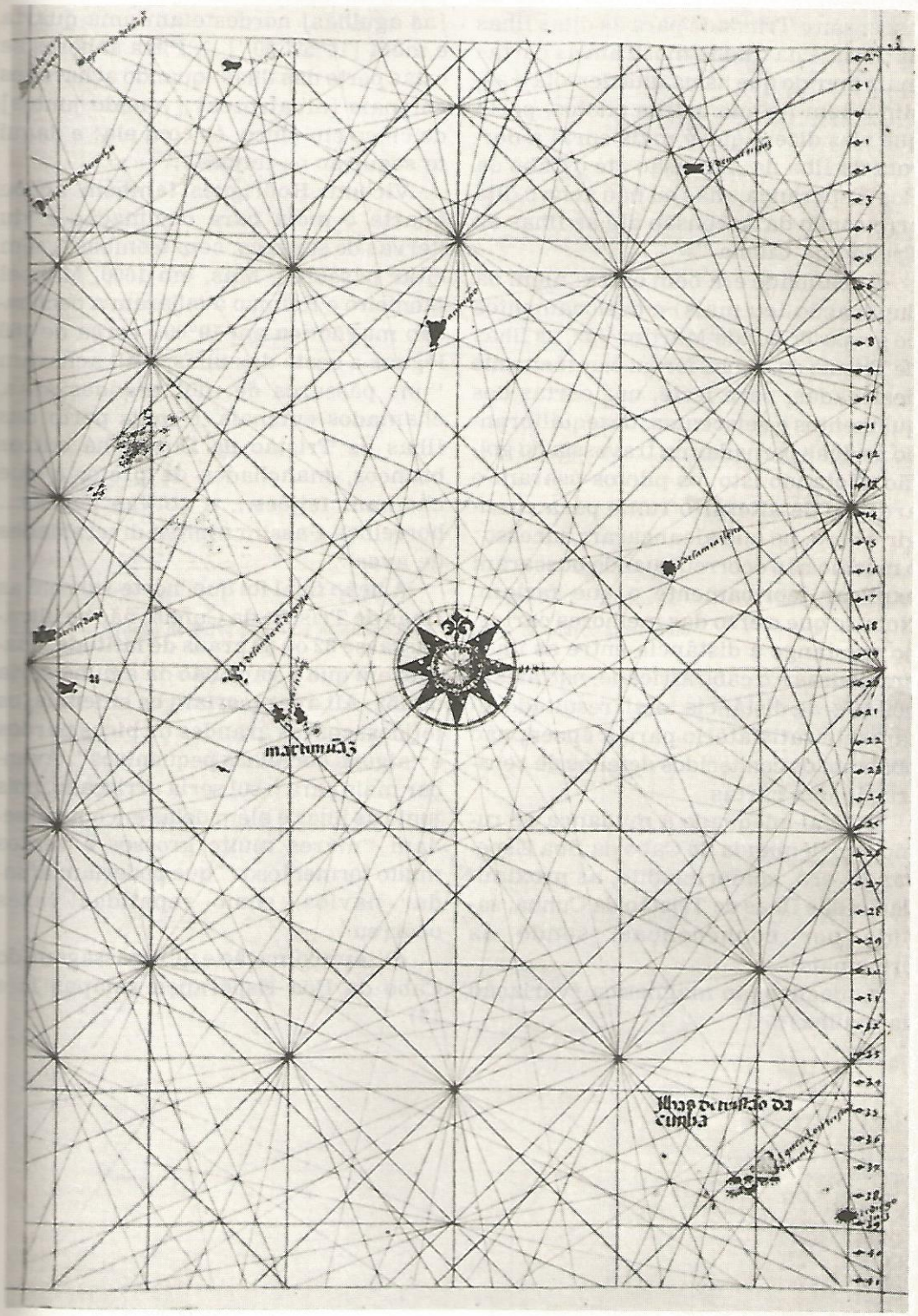
Podiam, destarte, as armadas navegar, sem dificuldades, até as proximidades das Ilhas de Tristão da Cunha, para dali rumarem ao Cabo da Boa Esperança, favorecidas pelos ventos de oeste.

O local adequado à mudança de rumo era, conforme dito, as proximidades das Ilhas de Tristão da Cunha, reconhecido por conhecenças.

O grande melhoramento inicial no rumo a ser seguido neste trecho foi aconselhado por Vicente Rodrigues, no Primeiro Roteiro: "Estando na altura mencionada [I. de Martim Vaz], com vento favorável, pode governar a lés-sueste... Se suceder chegares aos 30 graus, quando a agulha nordestear uma quarta e meia, não dês o abatimento de mais de meia quarta, porque esta derrota é uma quarta inteira menor do que está nas cartas. É bom não ires além dos 32 ou 33 graus, a saber, até as Ilhas de Tristão da Cunha, porque a tua derrota será melhor e será certa e terás menos trovoadas e tormentas..." (Mapas 9 e 10).



Mapa 9 — *Livro de Marinharia de João de Lisboa*, 5ª Carta.



Mapa 10 — *Livro de Marinharia de João de Lisboa*, 7ª Carta.

Sem alterações de importância, este rumo foi adotado pelos roteiristas que se seguiram; quase meio século depois, Aleixo da Mota procurou explicá-lo: "E porque tenho notado que das Ilhas da Ascensão e Trindade para as ditas Ilhas de Tristão da Cunha mostram as cartas mais mar do que há na dita derrota e assim o tem notado outros pilotos, posto que eles dizem que é mais curta a derrota da Ilha da Ascensão até o Cabo da Boa Esperança, mas eu não acho o dito erro senão da Ascensão até as Ilhas de Tristão da Cunha."[25]

A realidade era bem outra: além da duplicação (ou mais) e deslocamentos do grupo Trindade-Martim Vaz, as Ilhas de Tristão da Cunha foram enormemente deslocadas, para leste, nas cartas dos quinhentos e seiscentos, desequilibrando as duas pernadas da travessia do golfão. Notando isto, os pilotos usaram o artifício de alterar o rumo para corrigir o erro, no que alcançaram sucesso; o mesmo não ocorreu quando buscaram explicar teoricamente o que faziam. Note-se que o erro das melhores cartas, no que tange à distância entre as ilhas brasileiras e o cabo africano, não alcançou 10% da distância total, resultado altamente satisfatório para a época, não obstante os conhecidos defeitos de construção das cartas.

O local adequado à mudança de rumo, em demanda do Cabo da Boa Esperança, era, conforme dito, as proximidades das Ilhas de Tristão da Cunha, sabido por conhecenças, sendo as principais:

a) declinação magnética (variação da agulha);

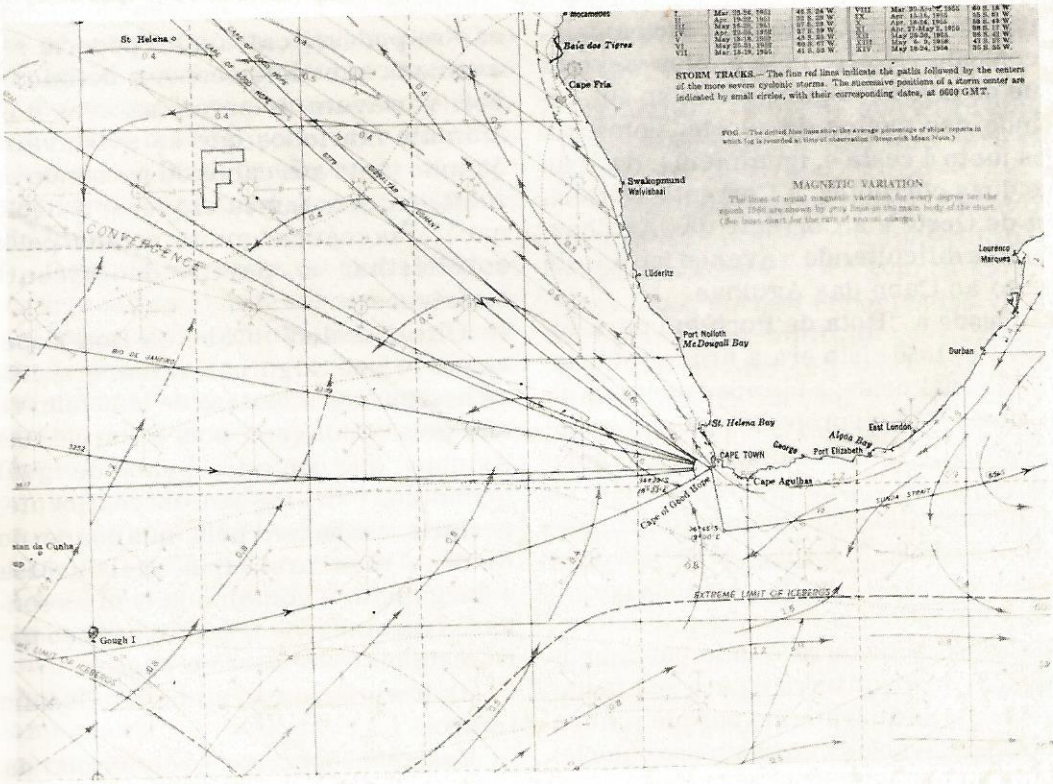
b) pássaros marinhos e plantas aquáticas.

Desde Diogo Afonso (c. 1535), os roteiros nos dão indicações delas: "nesta paragem das Ilhas de Tristão da Cunha [as agulhas] nordesteiam uma quarta e meia [16°52' 30"] ... Para saberes se estás perto das ilhas: quando achares os entenais [albatrozes] [voando juntos] de cinco em cinco, és com ela; e daqui te seguirão os feijões..."

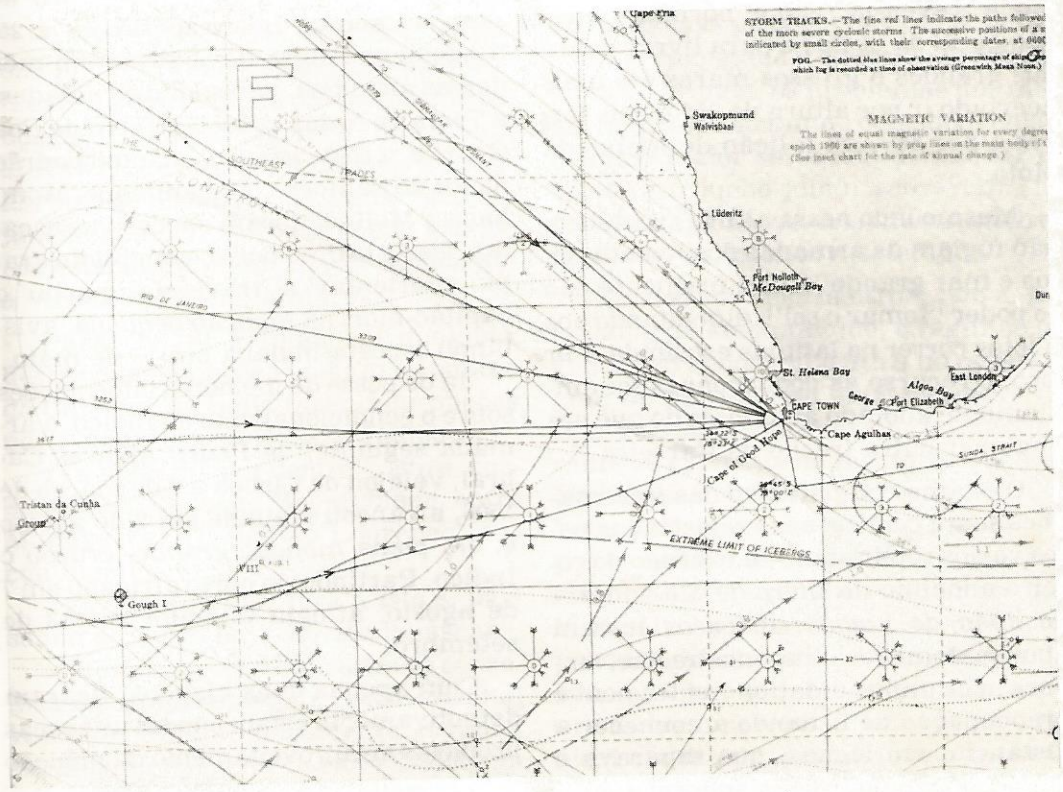
Vicente Rodrigues também achou quarta e meia para declinação e viu "ervas de sargaço, com trombas", sem citar pássaros. Mas, em 1600, Manoel Monteiro e Reimão avaliaram a declinação magnética em 19°00', cerca de 160 léguas a oeste das ilhas, e ali acharam "uns pássaros de mui grandes asas, chamados entenais, e mais perto das Ilhas de Tristão da Cunha há outros brancos, manchados de preto, a que chamam feijões... e corvas negras... borrelhos e assim muitas diversidades de aves".

A lição final foi que, norte-sul com as Ilhas de Tristão da Cunha, não se ultrapassasse 32 ou 33 graus de latitude, ocasião em que a variação da agulha seria de 15°. Ali apareceriam os entenais, os feijões, corvos grandes de bicos pardos e "alguns borrelhos pequeninos". Avançar mais para o sul seria arriscado, pois junto às ilhas e além delas encontrar-se-iam "mares muito grossos e ventos muito tormentosos" que poderiam afundar navios, como repetidas vezes ocorreu.

d) Aproximação e ultrapassagem do Cabo da Boa Esperança (mapas 11 e 12).



Mapa 11 — Trecho de carta-piloto do Atlântico para os meses de março-abril-maio.



Mapa 12 — Trecho de carta-piloto do Atlântico para os meses de junho-julho-agosto.

Vencida a longitude de Tristão da Cunha (l = 12°16'W) na latitude de 32° ou 33°S, o condicionalismo físico — e a latitude do extremo sul africano — aconselhava aos navegantes derrota que os levasse alguns graus ao sul, fugindo dos ventos de sueste, dominantes junto à costa e, igualmente, da ação de duas correntes, a Corrente de Deriva de Oeste e a Corrente das Agulhas, ambas dificultando o avanço para leste junto ao Cabo das Agulhas.

Desde a "Rota de Portugal para Índia" (c. 1530) isto era a praxe roteirística. Inicialmente, a ultrapassagem na altura dos 36°S foi proposta; passou-se depois aos 35° largos ou escassos (Diogo Afonso), para, finalmente, a partir do Segundo Roteiro de Vicente Rodrigues, fixar-se em 35° 30'S ou 35° 40'S: "Há de se ir demandar o Cabo das Agulhas por altura de 35° e dois terços por se não levar a proa em terra e indo por menos altura se irá ver terra e para se afastarem dela terão trabalho porque junto a ela se acharão os mares grossos que levam a nau para ela e as mais das vezes à vista do cabo se achará o vento sul, que é travessia [isto é, normal à direção geral da costa] e para livrar dele e dos grandes e grossos mares é o mais acertado ir por altura de 35° e dois terços e por 36", foi a lição de Aleixo da Mota.

Mesmo indo nessa altura (latitude), não fugiam as armadas dos "ventos rijos e mar grande" e era freqüente não se poder "tomar o sol", dificultando aos pilotos correr na latitude escolhida. Por isso, o recurso às conhecenças foi amplamente adotado aqui mais do que em qualquer outro trecho da Carreira.[26]

O exame comparativo das informações sobre conhecenças registradas pelos vários roteiristas — à exceção do roteiro anônimo do *Livro de Marinharia de João de Lisboa*, todos os trazem abundantemente — nos mostra que, embora não muito didaticamente, houve preocupação de ir dando a conhecer a distância, em léguas, que separava o navio do Cabo da Boa Esperança, desde a longitude das Ilhas de Tristão da Cunha, indicada, conforme visto, pelo nordestear de 15° e aparecimento de aves marinhas. A partir dali, também a latitude em que se navegava, quando não se pudesse calculá-la, poderia ser estimada por conhecenças definidas, pois variavam as ervas, as aves e os animais marinhos que se avistavam, quando junto aos cabos ou passando ao sul deles, sem nunca esquecer a declinação magnética, muito cotada pelos roteiristas, a partir de Vicente Rodrigues.

Ultrapassado o Cabo da Boa Esperança (o que, algumas vezes, era difícil assegurar), a certeza de tê-lo feito vinha pela sondagem, pois o Parcel das Agulhas, que contorna o cabo de igual topônimo, extremo sul do continente, permite conhecer, pela qualidade do fundo — vasa, areia fina, areia grossa e burgalhau — combinada com as sondas, a distância de terra e o avanço para leste ou oeste sobre o parcel.

e) Escolha da derrota no Oceano Índico.

Bastante conhecido é o desenrolar da viagem pioneira de Vasco da Gama, após dobrar, em 22 de novembro de 1497, o Cabo da Boa Esperança: a 25, fundeou na Angra de S. Brás, um mês depois alcançou, não sem dificuldades, a Terra do Natal, passou à Terra da Boa Gente e, a 25 de janeiro, chantou padrão na foz do Zambeze. Moçambique, Mombaça e Melinde foram sucessivas escalas. Deste último porto, com piloto árabe a orientar a travessia, partiu o capitão-mor, na *monção pequena*, avistando a costa indiana em 18 de maio.

Já de posse de melhores informações sobre o condicionalismo do Índico, a armada seguinte, de Pedro Álvares Cabral, velejou de Lisboa a 9 de março de 1500, alcançou Melinde em 2 de agosto e, em plena *monção grande*, cruzou o Índico. Partindo do porto africano em 7 de agosto, atingiu Calicute aos 13 de setembro.

Com apenas duas viagens, ficaram definitivamente estabelecidas as épocas propícias ao aproveitamento da *monção do sudoeste*.

Era esta monção de sudoeste conhecida dos árabes por *Rīh al-Kaus ou Rīh*

al-Dabūr (o primeiro nome designando especialmente a monção, e o segundo, os ventos de sudoeste ou oeste). Na costa oriental africana ela principia em março e expande-se lentamente para leste, alcançando sua maior amplitude e força no mês de junho (nas costas do Guzerate e Sind, os efeitos da monção são sentidos no final de maio ou início de junho).

Durante os meses de junho e julho, os ventos de sudoeste sopram fortemente, trazendo ao continente indiano a estação das chuvas (inverno) e produzindo enormes vagas que fechavam as barras da costa ocidental durante aqueles meses.

No início de agosto, os ventos diminuem de intensidade, o mar acalma-se, a chuva cessa e as barras se reabriam à navegação, persistindo a monção de sudoeste até setembro; no final deste mês ou início de outubro, irrompem novas chuvas — as *chuvas do elefante* —, anunciando a virada da monção que, a partir do mês de outubro, passa a ser a monção de nordeste *(Rīh Azyab ou Rīh al-Sabā* dos árabes).

O fechamento das barras indianas em junho e julho delimitava perfeitamente as duas etapas da monção de sudoeste: a *monção pequena* (ou *Mawsin al-Kaws)*, de meados de março a maio, abrindo-se as barras da Índia "na conjunção de abril"[27], e a *monção grande* (ou estação Damani), desde agosto até a virada dela, em outubro.

Para chegar à Índia em qualquer destas duas monções podiam os nautas da Carreira da Índia fazer duas opções para a derrota no Oceano Índico:

1) a viagem "por dentro", isto é, cursando pelo Canal de Moçambique, entre Madagáscar (I. de São Lourenço) e o continente;

2) a viagem "por fora", isto é, passando ao largo da I. de Madagáscar.

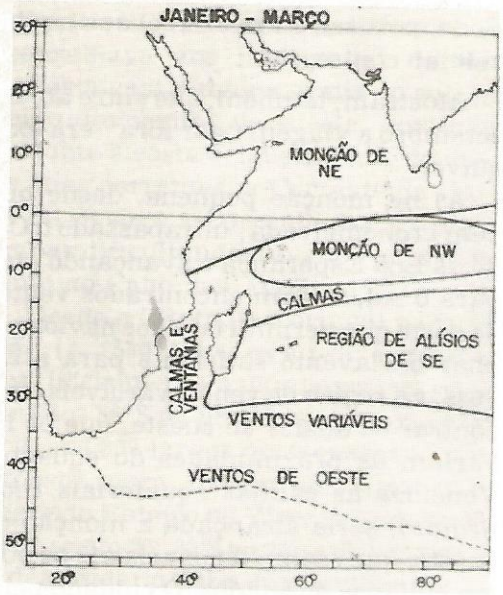
Antes de serem analisados os conselhos dos roteiristas para esta escolha, vejamos, muito ligeiramente, o condicionalismo físico do Oceano Índico, na parte respeitante à Carreira. Os mapas 13, 14, 15 e 16 evidenciam, mais que quaisquer palavras, que a monção de nordeste, entre outubro e março, era empecilho quase intransponível às viagens de ida que fossem tentadas, no período, pois seria impossível aos navios velejar contra ela.

Mostram, também, que entre abril e setembro a viagem "por fora" era exeqüível:

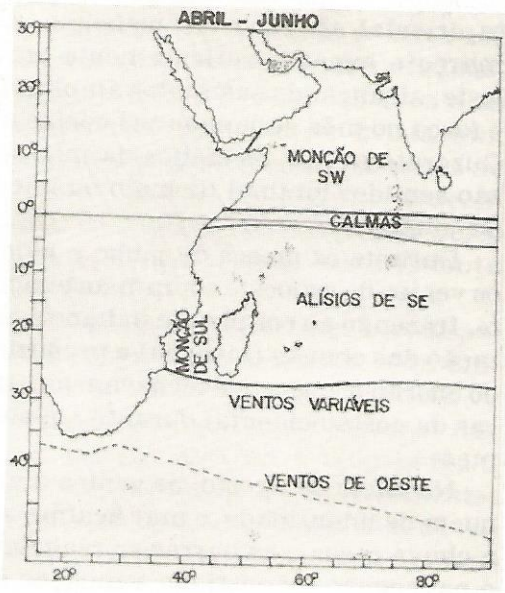
a) na monção pequena, desde que bem cronometrada; ultrapassado o Cabo da Boa Esperança e avançando algo para o sul, seriam encontrados ventos de oeste que permitiriam aos navios ganhar barlavento suficiente para atravessar a região de ventos variáveis e encontrar os alísios de sueste, que os levariam às proximidades do equador. Vencidas as calmas equatoriais *(doldrums)*, seria alcançada a monção de sueste, que os impulsionaria até os portos indianos desejados. O cuidado principal seria não tentar demandá-los nos meses de junho e julho, pois estariam fechadas as barras; isto posto, a chegada às proximidades do equador deveria dar-se no início de abril, depois de retraída a monção de noroeste (mapas 13 e 14), com o que haveria, apenas, o restante do mês para a chegada à Índia;

b) se planejada a chegada à Índia na monção grande, os problemas dos pilotos ficariam bastante reduzidos, pois o cuidado maior seria não demandar os portos em junho-julho; sobrariam, na pior das hipóteses, dois meses inteiros para fazê-lo: agosto e setembro.

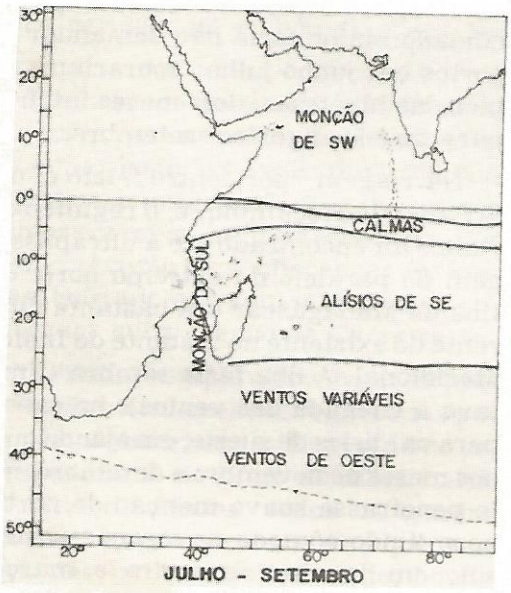
Na viagem "por dentro", isto é, pelo Canal de Moçambique, o regímen de ventos ali encontrado até a ultrapassagem do paralelo do extremo norte da Ilha de Madagáscar era bastante diferente do existente no restante do Índico Meridional. A ilha fazia sombra (limitava a chegada dos ventos), no canal, para os alísios de sueste, ensejando que, nos meses de novembro e dezembro, nele penetrasse suave monção de norte, permitindo cômoda navegação para o sul; em janeiro, fevereiro e março, alternavam-se ventanias e calmas. De abril em diante, principiava a monção de sul, prolongada pelos alísios de sueste, após ultrapassada a extremidade norte de Madagáscar; a uma breve in-



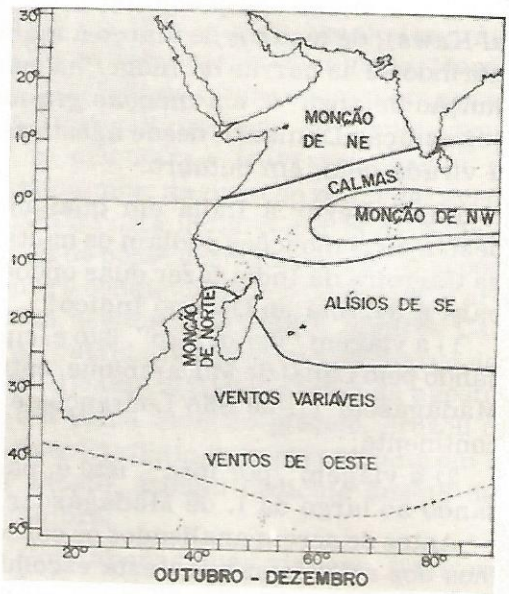
Mapa 13 — Condicionalismo do Índico nos meses janeiro-março.



Mapa 14 — Condicionalismo do Índico nos meses abril-junho.



Mapa 15 — Condicionalismo do Índico nos meses julho-setembro.



Mapa 16 — Condicionalismo do Índico nos meses outubro-dezembro.

terrupção motivada pela região de calmas *(doldrums)*, seguia-se, prontamente, a monção de sudoeste, dando continuidade à navegação ao longo da costa africana e ensejando a travessia para a Índia.

A este movimento eólico há que ser acrescentada a ação das correntes, resumidas no mapa 17. Delas, tinham especial influência na Carreira da Índia: as que acompanhavam as monções, a Corrente Costeira Africana e, mais que qualquer outra, a Corrente das Agulhas, de grande velocidade, atuando no Canal de Moçambique, junto à costa africana[28].

Veja-se como os roteiros estudados solucionaram os problemas oferecidos por este complexo regímen de ventos e correntes.

Seguindo o exemplo da armada pioneira de Vasco da Gama, os demais capitães-mores e vice-reis das primeiras décadas, após dobrado o Cabo da Boa Esperança, demandaram o Canal de Moçambique, em busca de latitude africana conveniente à travessia do Oceano Índico. O aproveitamento da *monção grande* foi a lição aprendida pelo descobridor, logo ensaiada por Pedro Álvares Cabral e mantida, como regra geral, durante várias décadas. Março ou abril eram os meses da partida de Lisboa; assim, das mais de três centenas de naus que velejaram para a Índia, entre 1500 e 1530, apenas 2% (três naus da armada de Pedro de Anaia, outras tantas de Diogo da Silveira, mais uma de D. Pedro de Castelo Branco) o fizeram fora destes dois meses. Teoricamente, as primeiras deveriam passar a Índia sem maiores problemas, enquanto as demais estavam fadadas a invernar na costa africana.

Seguramente, desde 1505, fora descoberta a Ilha de Madagáscar (S. Lourenço)[29]; a partir de então, criou-se a opção aos mareantes de penetrar no canal entre ela e o continente ou contorná-la pelo mar largo.

No entanto, seja pela tradição, tão arraigada entre marinheiros, seja pelos perigos verificados ou imaginados na navegação "por fora", a doutrina estava sendo elaborada: nos regimentos entregues a D. Fernando Coutinho (armada de 1509) e Gonçalo Lopes de Siqueira (armada de 1510), é dito que "parece que há mais segurança navegação [sic] depois de dobrardes o Cabo da Boa Esperança é navegardes por entre a Ilha de São Lourenço [Madagáscar] e a terra firme, por ser mais seguro que pela banda do mar". No entanto, a Coroa não fechou a questão: "fareis nisso o que, com conselho dos pilotos da frota, vos parecer que é mais nosso serviço e segurança da frota"[30], o que indica claramente não serem incomuns, em tão recuada data, as viagens "por fora", o que certamente levou o anônimo roteiro do *Livro de Marinha de João de Lisboa* a, com total naturalidade, aconselhar: "e depois de vista e conhecida [a costa africana], segundo a terra que tomardes, assim fareis vosso caminho para Moçambique, ou por fora da Ilha de São Lourenço". No entanto, não aponta quando e como se deveria escolher a segunda opção. Diogo Afonso, pouco depois, nem sequer a ela se refere, embora nos anos quase imediatamente anteriores à redação do seu roteiro haja exemplo de duas viagens "por fora", quais sejam a da Nau *Graça*, da armada de D. Estêvão da Gama, (1532), e da *Santa Maria da Graça*, da conserva de Martim Afonso de Sousa (1534)[31], ambas por montarem tarde o Cabo da Boa Esperança.

A justificar a omissão está a crença, quase generalizada, existente ao tempo da viagem de D. João de Castro (1538), de que a viagem "por fora" traria aos navios problemas de aguada, impossíveis de solução se escolhida tal derrota[32]. Bom exemplo é o da Nau *Conceição*, que partiu tarde (19 de maio de 1516) para a Índia; aos 18 de agosto, avistaram a Terra do Natal e, para não invernarem, pensaram em "ir por fora", só não o fazendo por deficiência de aguada[33].

Algo depois de Diogo Afonso, o anônimo roteirista do "Regimento de Portugal para a Índia. Da navegação", incluído no *Livro de Marinharia de Ber-*



Mapa 17 — Correntes do Índico.

nardo Fernandes, afirmou taxativamente que "a via de Moçambique ('por dentro') fazia melhor e mais seguro o caminho da Índia".

Somente após mais de meio século de continuadas navegações, tal tendência principiou a cambiar. Em 1556, João Pereira Dantas propôs mudanças substanciais na Carreira: uma delas seria a preferência à rota "por fora", após escala na costa africana, entre o Cabo da Boa Esperança e a Baía da Lagoa, com o que ficariam "as naus na melhor navegação do mundo para irem por fora"[34]. Mesmo assim, o grande e conceituado Vicente Rodrigues, tão tarde quanto 1577, deixou de considerar a viagem "por fora" no seu Primeiro Roteiro, para fazê-lo, apenas, no Segundo, de c. 1591, quando aconselhou que a escolha da rota fosse função da data da chegada ao Cabo das Agulhas: "Chegando a esta paragem, para seguir o caminho avante se há de ver o tempo em que chegam a ela, porque conforme a isso irão por dentro da Ilha de São Lourenço ou por fora dela." O mesmo afirmaram os demais roteiristas de renome, até Aleixo da Mota, variando, apenas, a data-limite da escolha, conforme mostrado no Quadro 2:

QUADRO 2

Roteiristas	Acidentes geográficos de referência	Datas-limite	
		"por dentro"	"por fora"
Vicente Rodrigues II (c. 1591)	Cabo das Agulhas	20/7	21/7
Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão (1600)	Cabo das Agulhas	25/7	26/7
Gaspar Manuel da Vila do Conde (p. 1604)	Ponta de São Romão (em 26°S, na Ilha de Moçambique)	3/9	4/9
Gaspar Ferreira Reimão (1612)	Cabo da Boa Esperança	20/7 a 25/7	26/7
Aleixo da Mota (c. 1621)	Cabo da Boa Esperança ou Parcel das Agulhas	31/7	1/8

Verifica-se que, com a exceção única de Gaspar Manoel, todos os demais roteiristas consideraram o final do mês de julho como o limite extremo para viagem "por dentro", de molde a poderem passar de Moçambique à Índia durante o mês de setembro.

Única voz discordante, Gaspar Manoel considerou tal limite sobremodo antecipado, reflexo de um regimento "muito antigo no que toca a este ponto", porquanto elaborado "segundo o que se alcançou no princípio do descobrimento da Índia". Conforme este roteirista, a experiência mostrava que diversos navios haviam chegado à Índia em outubro, ora passando pela Ponta de São Romão no início de setembro, ora largando de Moçambique na mesma época, ora indo "por fora".

Finalmente, veja-se o que, sobre a opção em estudo, disseram pilotos reunidos em duas juntas, nos anos de 1635 e 1646, posteriores, portanto, às datas de

todos os roteiros comparados por mim.

Em 1635, para atender ao Conselho da Fazenda, reuniu-se a primeira delas, na "casa do despacho dos Armazéns", sob a presidência do provedor deles, Rui Correia Lucas. Preparava-se o despacho da armada daquele ano, quando passou à Índia o Vice-Rei Pedro da Silva e Antônio Teles seguiu como capitão-mor:

a) Miguel Martins, piloto-mor, foi de opinião "em caso que se passe o Cabo da Boa Esperança até 20 de julho se poderá fazer a viagem por dentro e que passando este mês se fará por fora da Ilha de São Lourenço";

b) Luiz Álvares Mocarra disse que "chegando ao Cabo da Boa Esperança por todo o junho até meado de julho é bem cometer a viagem por dentro... E que passados os quinze do mês de julho em diante se faça a viagem por fora da Ilha de São Lourenço, por ser mais segura";

c) Gaspar Roiz afirmou que "passando o Cabo da Boa Esperança em 15 de julho se deve fazer a viagem por fora"[35].

Onze anos depois, era o Conselho Ultramarino quem necessitava de informações. Na ocasião, evitar inimigos era o objetivo principal. A junta reuniu-se em casa do Conselheiro Jorge de Albuquerque, com ele e o secretário Afonso de Barros Caminha, presentes mais os pilotos e sota-pilotos de nova armada que se aprestava. Foram todos de opinião "que a viagem por fora sempre a todo o tempo era viagem segura", mas, por dentro, poder-se-iam prover de água e mantimentos e que "por estas comodidades, quando as naus passam o Cabo da Boa Esperança cedo, vão por dentro, por ser também a viagem por dentro alguma coisa mais breve e de boa monção"[36].

Verifica-se, portanto, que, após Aleixo da Mota, os pilotos da carreira anteciparam, para 15 ou 20 de julho, o limite para o alcance da *monção grande*, e a viagem "por fora" foi considerada segura, quer náutica, quer militarmente.

Com o que sabemos hoje a respeito do regímen de monções, e já na posse de estatísticas sobre a duração média dos diversos trechos da derrota, especialmente os do Cabo da Boa Esperança a Moçambique e da viagem "por fora", é possível afirmar que Gaspar Manoel apoiou-se em exceções para estabelecer sua regra, o que é prática certamente arriscada, porquanto a própria Carreira da Índia encarregou-se de confirmar o velho adágio: "Cautela e caldo de galinha não fazem mal a ninguém." Cautela para os pilotos, caldo para os doentes...

Muitos outros pontos poderiam ser ainda levados em conta e utilizados na comparação dos roteiros mencionados. De muito interesse seria, por exemplo, a evolução da derrota no Canal de Moçambique, à proporção que os vários perigos do mesmo foram sendo reconhecidos e o conhecimento da declinação magnética da região se ia aprofundando.

Também o desenvolvimento da viagem "por fora" mereceria análise comparativa, sendo de relevância a "viagem que se pode fazer no tarde achando-se a leste dos Garajaos [Baixo dos Garajaos ou *Cargados Carajos* das cartas inglesas, l = 16°20'S e L = 59°45' E] e Saia da Malha [parte sul do atual *Saya da Malha Bank*, l = 10°40'S e L = 61°10'E] com a monção gastada e sem mantimentos etc", a ser utilizado nas viagens "por fora" em que, achando-se ventos contrários, fosse duvidosa a possibilidade de atingir, pelo menos, Cochim, sendo forçoso então invernar em Mombaça ou Moçambique, como mandava "Sua Majestade em seu regimento", roteiro incluído na coletânea de Aleixo da Mota[37]. Ficam as sugestões para outros estudiosos. Não me furtarei, contudo, antes de finalizar este trabalho, de tecer algumas considerações em torno da *monção de setembro* ou *de inverno*.

Monção de Inverno — Considerações

Examinada a época da partida das armadas que, entre 1500 e 1650, largaram de Lisboa para a Índia, verifica-se que a maioria esmagadora o fez em março ou abril. A primeira tentativa de

fugir à regra deu-se, em 1533, com a armada de D. Pedro de Castelo Branco, em razão de premente necessidade de se despachar armada extraordinária para a Índia. Maria Emília Madeira Santos mostrou, em 1968[38], a cuidadosa preparação dela. As muitas juntas de pilotos e espertos terminaram por concluir pela viabilidade do projeto, e D. Pedro velejou de Lisboa, em 3 de outubro, com algum atraso em relação ao mês planejado, setembro[39]. Mas deixou a Drª Santos de enfatizar ter sido esta armada completamente atípica: das 12 velas que a compunham, dez eram caravelas e apenas duas, navios redondos, entre estes uma única nau!

Quatro anos depois, nova experiência foi realizada; desta vez, a cargo do Capitão-Mor Diogo Lopes de Sousa, velejaram seis naus, sendo quatro em 3 e 4 de novembro de 1537 e duas mais em 3 de dezembro. A mudança da partida, muito possivelmente, foi conseqüência da opinião de Martim Afonso de Sousa, que afirmou ao rei haver "poucos em Portugal que a entendam [as coisas da navegação] melhor do que eu"[40].

Embora o inteiro sucesso da viagem, porquanto os navios chegaram a Moçambique em abril e logo foram despachados, aproveitando a *monção pequena*[41], voltou-se logo à prática antiga, até 1547, quando partiram, de Lisboa, os Capitães-Mores Martim Correia (31 de outubro), com três velas, e, a 15 de novembro seguinte, Francisco Barreto, com outras três. Desta vez, houve sérias dificuldades, apontadas pelo diário do Piloto Bernardo Fernandes, que conduzia a *Boquica-a-Velha*, do Capitão Antônio Pereira: na região do Cabo da Boa Esperança, passaram mês e meio de contínuos trabalhos, sem ultrapassar o Rio do Infante.

Não admira, portanto, que o longo estudo de João Pereira Dantas, levado a cabo nove anos depois e tentando, mediante uma série de providências, a adoção das viagens de inverno, haja caído em terreno estéril, conforme mostrou a Drª Santos. Somente em circunstâncias especialíssimas voltou ela a ser tentada, porquanto:

a) era indispensável e "necessário partir no fim de setembro e não mais tarde" conforme o único roteiro desta monção hoje conhecido, o de Gaspar Ferreira Reimão, "Viagem para a Índia na monção de inverno, para ir em maio a Goa"[42], necessidade que é por ele justificada em razão da entrada do inverno "porque carregam os tempos muito com os grandes temporais que obrigam a tornar a arribar, o que não acharão partindo em setembro";

b) além disto, o condicionalismo que seria encontrado no Canal de Moçambique nos meses em que lá chegassem (monção de norte, em novembro e dezembro ou ventanias e calmas nos três meses seguintes) obrigaria à viagem "por fora", sempre dependente das condições de aguada;

c) um último óbice foi-nos lembrado pelo Professor Jorge Borges de Macedo, qual seja a dificuldade no abastecimento das armadas, em especial no que tange a vinho, azeite e citrinos, que, tão cedo quanto setembro-outubro, "não estavam ainda à disposição no que se refere à produção do ano".[43]

Conclusões

A totalidade dos roteiristas e pilotos, entre 1500 e 1650, aceitou março como a época ideal para as armadas iniciarem, de Lisboa, a Carreira da Índia, visando a cruzarem o Índico no início da *monção grande*. À proporção que os conhecimentos do regímen de ventos e correntes — o condicionalismo físico — do trajeto se foi ampliando, admitiu-se, também, o aproveitamento da chamada *monção de inverno,* com os navios largando de Lisboa no mês de setembro — e nunca mais tarde — em busca da *monção pequena,* que lhes permitisse chegar aos portos indianos antes do fechamento de suas barras, o que ocorria em junho-julho. Cabe enfatizar que naus e galeões (*navios de verga,* como se dizia) eram as embarcações que tinham em mente os roteiristas, na elaboração dos seus trabalhos; navios menores, mais manobreiros e com maior capacidade de bolina, poderiam, dentro de certos limites, fugir ao aconselhado nos roteiros[44] e obter êxito nas viagens.

Vencer as calmas equatoriais e evitar o ensacamento na costa brasileira, quer ao norte do Cabo de S. Agostinho, quer na altura dos Abrolhos, foi o objetivo principal dos técnicos na primeira parte da derrota atlântica. Chegou-se, ao cabo de múltiplos experimentos, a determinadas posições longitudinais que ensejavam êxito. Na impossibilidade, à época, de se calculá-las astronomicamente e em face das incertezas da estima, chegou-se, empiricamente, às conhecenças — pássaros, ervas, cor da água e, muito especialmente, valores de declinação magnética — que permitiram ao navegante razoável posicionamento nos pontos críticos deste trajeto (distância da costa africana ao ser encontrado o alísio de sueste, afastamento dos Penedos na ultrapassagem do equador e afastamento do Cabo de Santo Agostinho e Abrolhos, quando ao largo da costa brasileira) e diminuíram os riscos da arribada a Lisboa (ou à Guiné) ou da invernada no Brasil.

Deixados para trás os Abrolhos, o largo trecho até as Ilhas Tristão da Cunha foi também controlado por conhecenças, com ênfase sempre para a declinação. Aperfeiçoou-se, igualmente, a latitude para cruzar o meridiano das ilhas, ao invés de buscá-las diretamente, enfrentando os mares tempestuosos de suas proximidades.

Dali ao Cabo da Boa Esperança, para cuja montagem determinou-se, como latitudes ideais, as compreendidas entre 35° 30' S e 36° 00' S, as conhecenças assumiram importância capital. Às já mencionadas acrescentaram-se as sondas do Parcel das Agulhas, que sempre asseguravam aos pilotos haverem vencido o Tormentoso.

Finalmente, dominou-se a navegação "por fora" da Ilha de São Lourenço, que passou a ser opção à invernada nos portos africanos, quando se chegava tarde ao Índico. O consenso dos roteiristas e pilotos optou pela segunda quinzena de julho como limite extremo para a viagem "por dentro", com os mais precavidos recuando-o para 15 do dito mês.

A Carreira da Índia foi, portanto, campo magnífico para a evolução da navegação e ciências afins. Os êxitos nela conseguidos pelos pilotos portugueses dizem bem do altíssimo valor daqueles rijos homens dos quinhentos.

NOTAS

1. MOTA, A. Teixeira da. *Evolução dos roteiros portugueses durante o século XVI*, Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa e Coimbra, 1969 (Série separatas, nº 33).

2. Idem — p. 5.

3. Idem — p. 28.

4. GUEDES, Max Justo. "A Geografia do Brasil e a Carreira da Índia", in *Navigator, subsídios para a história marítima do Brasil*, nº 15, dezembro, 1978-junho, 1979, p. 25-54.

5. GUEDES, Max Justo. "El condicionalismo físico del Atlántico y la expansión de los pueblos ibericos", in *Revista de Indias* nº 172, julho-dezembro 1983, p. 379-421.

6. PERESTRELO, Manuel de Mesquita. *Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança até ao das Correntes (1576)*, ed. Abel Fontoura da Costa, Agência Geral das Colônias, Lisboa, 1939, p. 62.

7. GUEDES, Max Justo. Op. cit. na nota (4), p. 26-7.

8. Os regimentos foram publicados nas *Cartas de Afonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam*, ed. Raymundo Antonio de Bulhão Pato, Lisboa, Tip. da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1898, T. II, p. 272 e segs., 345 e segs., 403 e segs. e nas *As Gavetas da Torre do Tombo*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1965, T. V, p. 337 e segs. e 498 e segs.

9. LISBOA, João de. *Livro de Marinharia, Tratado da Agulha de Marear*, ed. Jacinto Ignacio de Brito Rebello, Imp. de Libanio da Silva, Lisboa, 1903, p. 211-14.

10. ÁLVARES, Manuel. *Livro de Marinharia*, ed. Luís Mendonça de Albuquerque, Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1969, p. 63-74.

11. FERNANDES, Bernardo. *Livro de Marinharia*, ed. Abel Fontoura da Costa, Agência Geral das Colônias, 1940, p. 55-64.

12. COSTA, Abel Fontoura da, ed. *Roteiros portugueses inéditos da Carreira da Índia do século XVI*, Agência Geral das Colônias, Lisboa, 1940, p. 99-107.

13. PEREIRA, Gabriel, ed. *Roteiros Portugueze [sic] da Viagem de Lisboa à Índia nos séculos XVI e XVII*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1898, p. 15-27.

14. LEITÃO, Humberto, ed. *Dois Roteiros do século XVI, de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão, atribuídos a João Batista Lavanha*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963, p. 43-79.

15. PEREIRA, Gabriel, ed. Op. cit. p. 40-60.

16. REIMÃO, Gaspar Ferreira. *Roteiro da navegaçam e carreira da Índia, com seus caminhos, & derrotas, sinaes & aguageis, & differenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues & Dioguo Afonso, pilotos antigos.* Ed. por Abel Fontoura da Costa, Agência Geral das Colônias, 1939, p. 7-60.

17. PEREIRA, Gabriel, ed. Op. cit. p. 93-139.

18. TIBBETTS, G. R. *Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the portuguese*, London, The Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971, p. 360-387.

WARREN, B. A. "Medieval Arab references to the seasonally reversing currents of the North Indian Ocean", in *Deep Sea Res.* 13(2) p. 167-71, 1966.

19. SANTOS, Maria Emília Madeira, H. *O caráter experimental da Carreira da Índia. Um plano de João Pereira Dantas, com fortificação da África do Sul (1556)*. Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1969. (Série separatas nº 29).

20. ALBUQUERQUE, Luís de. *Contribuição das navegações do séc. XVI para o conhecimento do magnetismo terrestre*, Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1970. (*Série separatas*, nº 44) aprofunda substancialmente o tema.

21. Na época, era aconselhado que os pilotos medissem, diariamente, a declinação magnética (variação da agulha); veja-se a "Ordem que os pilotos devem guardar na viagem da Carreira da Índia", documento revelado e estudado por MOTA, A. Teixeira, *Instruções náuticas para os pilotos da Carreira da Índia nos começos do século XVII*, Junta

de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1974. (Série separatas, nº 93).

22. GUEDES, Max Justo. Op. cit. na nota 5.

"O condicionalismo físico do Atlântico e a navegação à vela, in *História Naval Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, primeiro volume, tomo I, p. 117-37.

Obviamente, se os navios partissem de Lisboa "tarde e com tanta parte da monção gastada", isto é, no final de abril e mês de maio, as dificuldades seriam bem maiores ao ser tentada a montagem da costa brasileira. Da armada de 1604, que largou em 29 de abril, dos cinco navios que velejaram, três *naus — Palma, Mercês e Santo Nicolau* — não puderam fazê-lo, arribando a Lisboa antes dos Abrolhos (*Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções*, pub. Raimundo Antonio Bulhões Pato, Lisboa, Tip. da Academia Real das Ciências, 1880. T. 1. p. 16).

Também da armada de 1621, em que velejou o Vice-Rei D. Afonso de Noronha e largou do Tejo em idêntico 29 de abril, arribaram a Lisboa todas as quatro naus — *Conceição, S. Tomé, S. Carlos* e *S. José*. Naquele ano, passou à Índia apenas o Galeão *S. João Batista*, que, em companhia do *S. Simão*, velejara, antecipando-se às naus, em 8 de abril. Menos feliz, o *S. Simão* arribou a Lisboa em 7 de outubro (*As Famosas Armadas Portuguesas — 1496-1650*, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1937, p. 115).

É provável que o atraso se tenha motivado pela enfermidade do Capitão-Mor D. Francisco Henriques (*Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções*, pub. António da Silva Rego, Lisboa, Imp. Nacional — Casa da Moeda, 1977, p. 283-4).

23. Na realidade, Vicente Rodrigues afirma, no Segundo Roteiro (c. 1591), que, entre 70 e 120 léguas dos Penedos, "sendo na linha [equador] nordesteia a agulha sete graus e meio e se for a jula-vento [mais próximo, portanto, deles, nordesteava] menos, que não é bom" (ir mais próximo, logicamente).

24. Apenas Diogo Afonso e Aleixo da Mota balizaram a Carreira da Índia com as ilhas brasileiras da Trindade e Martim Vaz. O primeiro recomendou que o caminho ao longo da nossa costa fosse feito direito às Ilhas de Martim Vaz, porque "quanto mais direito caminho fizeres... mais proveito teu será"; o segundo corrigiu a latitude da I. da Trindade: "duvido da arrumação destas ilhas, porque indo eu em demanda da Ilha da Trindade, que nas cartas feitas pelo padrão del-rei está situada em altura de 19° e meio e passada a dita altura fui ver uma ilha e tomei o sol à vista dela, estando como duas léguas para oeste do seu meio achei estar em 20° largos; esta altura tomei com a nau quieta e o sol claro e a mesma altura tomou o sota-piloto e outras muitas pessoas, pelo que não há dúvida na dita altura e faço ser esta a Ilha da Trindade, posto que algumas pessoas que comigo tomaram o sol faziam ser esta ilha uma das de Martim Vaz pela dita altura que tomaram e dando crédito à arrumação das cartas, mas eu não sou deste parecer porque passei já por entre as Ilhas de Martim Vaz e as vi muito bem e são três ilhas pequenas e vêem-se todas juntas...". Coube, ainda, a Aleixo da Mota estabelecer a declinação magnética próximo à Trindade (14° 30') para servir aos navegantes quando passassem por seu paralelo e próximo a ela.

25. Gaspar Ferreira Reimão (1612) atribuiu o erro ao princípio de construção adotado pelos cartógrafos coevos: "a carta, como plaina [plana] nos mostra os graus todos iguais aos da Equinocial; não sendo assim na verdade, pois navegamos por globo redondo, onde não podem ter os graus a igualdade dos chegados à Equinocial; e por isto, na carta vos fica este caminho mais comprido do que na verdade é". Isto seria verdade inconteste se as costas e ilhas fossem posicionadas em suas longitudes corretas. Por uma série de fatores, que não cabe aqui discutir, isto não ocorria, impedindo que as cartas fossem verdadeiramente *cartas planas quadradas*. A prática não confirmava a teoria (válida) de Reimão.

D. João de Castro, na "notação famosa e muito proveitosa" já explicara,

muito antes e com grande lucidez, as razões dos erros das cartas ("Roteiro de Lisboa a Goa", in CORTESÃO, Armando e ALBUQUERQUE, Luís — *Obras Completas de D. João de Castro,* Junta de Investigações do Ultramar, Coimbra, 1968, v. 1, p. 199-207; veja-se, especialmente, a Nota D, "Os erros da cartografia e da navegação no Atlântico", idem, ibidem, p. 289-92).

26. D. João de Castro, sempre atento a tudo o que dizia respeito à navegação da Carreira da Índia, assim cuidou da importância das conhecenças: "Não há dúvida que, se não fossem os muitos sinais de aves, peixes, ervas e outras superfluidades que as terras e mares produzem, as quais nos aparecem quando somos tanto avante como o Cabo da Boa Esperança, que todos os pilotos ficariam enganados em grande caminho e jamais se fariam com o Cabo que 200 léguas se não achassem avante, contanto que dêem o caminho à nau conforme a altura que tomam e rumo a que governam, o que vem destas duas costas, ss, do Brasil e do Cabo da Boa Esperança estarem mais afastadas nas cartas do que as Deus assentou na poma e mundo" ("Roteiro de Lisboa a Goa", op. cit. na nota 25, p. 207).

27. SANTOS, Maria Emília Madeira H. Op. cit. p. 38.

Segundo Aleixo da Mota (PEREIRA, Gabriel. Op. cit. p. 122), ocorria algumas vezes fecharem as barras no final de maio.

28. DÜING, Walter. *The monsoon regime of the currents in the Indian Ocean.* East-West Center Press, Univ. of Hawaii, 1970.

29. LEITÃO, Humberto. *Os dois descobrimentos da Ilha de São Lourenço mandados fazer pelo Vice-Rei D. Jerônimo de Azevedo nos anos de 1613 a 1616.* Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1970. p. 24.

30. "Regimento que levava Gonçalo Sequeira, quando fora por capitão-mor da nau da índia". s. d. Op. cit. na nota 8. p. 518.

31. FERNANDES, Bernardo. Op. cit. p. 114 e 128.

32. COSTA, Abel Fontoura da. Op. cit. p. 82.

33. FERNANDES, Bernardo. Op. cit. p. 111.

34. SANTOS, Maria Emília Madeira H. Op. cit. p. 36.

A revolucionária proposta de Pereira Dantas incluiu a criação de um porto de escala na região citada e a transferência da *monção de março* para setembro, isto é, a *monção de inverno* (boreal), fazendo-se a viagem no Índico "por fora".

Teoricamente, o plano seria válido; no entanto, logo no Atlântico haveria sério problema de encontrar os *doldrums* e o limite superior dos alísios de sueste muito entrados no hemisfério norte, criando sério risco de não ser possível a montagem da costa brasileira e obrigando a arribada a Lisboa. Além disso, qualquer atraso na partida faria com que esta se desse nos duros mares de outubro, novembro e dezembro, com riscos sérios de avarias nos mastros, o que aconteceu, com freqüência, mesmo em meses mais tranqüilos. Conforme disse Gaspar F. Reimão, o "trabalho e perigo desta viagem [monção de inverno] está em botar fora da Ilha da Madeira e das Canárias, antes que entre o inverno". Mais adiante, voltou a enfatizar a partida em setembro: "lembrai-vos que é necessário, para que não inverneis em Moçambique [a viagem seria "por dentro", porquanto a escala sugerida por Pereira Dantas não fora criada], partir do Reino em setembro; porque é monção esta de muitas bonanças; e os mais dos navios de gávea que partirem em outubro para a Índia invernaram em Moçambique", porque não lhes seria possível ali chegar até 10 ou 15 de março, para aproveitaram-se da *monção pequena.*

35. "PARECER de uma junta de pilotos, em 1635, sobre a navegação entre Lisboa e a Índia", in VASCONCELOS, Frazão de. *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII.* Ed. do autor, Lisboa, 1942. p. 79-82.

A junta realizou-se em 6 de março de 1635, antecipando-se à partida das Naus *N. Sª da Saúde, Santa Catarina do Ribamar* e Patacho *Conceição,* que velejaram em 13 de abril.

36. "PARECER sobre a navegação para a Índia em 1646", idem, ibidem, p. 83-4.

A Junta reuniu-se em 14 de março de 1646, antecipando-se à partida da armada do Capitão-Mor Luís de Miranda Henriques. Aos 4 de abril velejaram o Galeão *São Lourenço,* a Nau *N. Sª da Atalaia* e a Caravela (ou Naveta) *N. Sª de Nazaré.* O piloto-mor foi Miguel Martins, enquanto Gaspar Roiz pilotou a nau.

37. PEREIRA, Gabriel. Op. cit. p. 131 e segs.

38. SANTOS, Maria Emília Madeira H. Op. cit. p. 13-5.

39. O exame das datas de partida das armadas da Carreira mostra-nos que nenhuma das que tentaram [foram pouquíssimas] a *monção de inverno* o conseguiu fazer em setembro, sendo obrigadas a velejar nos meses desaconselhados por G. F. Reimão. Delas, a que mais êxito alcançou parece ter sido a de Diogo Lopes de Sousa (1537).

40. SANTOS, Maria Emília Madeira H. Op. cit. p. 16, onde cita *LETTERS of King John III 1521-7.* Ed. J. D. M. Ford, Cambridge, Massachusetts, 1931. p. 225.

41. André Vaz, piloto de uma das naus da conserva, deixou-nos importantíssimo diário: "Viagem de inverno que fez o ano de 1537 André Vaz"; pelo mesmo, é possível acompanhar todo o transcurso da viagem até Moçambique (veja-se FERNANDES, Bernardo, op. cit. p. 152-75).

42. REIMÃO, Gaspar Ferreira. Op. cit. p. 60-1.

43. SANTOS, Maria Emília Madeira H. Op. cit. p. 56.

44. Um bom exemplo é o parecer de Luís Álvares Mocarra, citado na nota (35), que aconselhou a partida, até 15 de março, das naus "grandes e de quatro cobertas", considerando que se partissem no final do mês "é já tarde para elas"; no entanto, "havendo de ser [a viagem] em outras embarcações mais pequenas, se poderá fazer em todo o abril em razão que quem parte tarde nos tempos sobreditos acha boa navegação em Guiné e boa passagem [pelas calmas] e, pelo contrário, indo tarde, arribam a este Reino com mortandade de gente" (p. 80).

O mesmo ocorria em relação à *monção de inverno,* quando setembro era o único mês aconselhado, o que não impediu, por exemplo, que os Galeões *São João* e *São Tiago* largassem de Lisboa em 17 de novembro e 10 de dezembro de 1611, conseguindo chegar ao seu destino. (*Documentos remettidos da India ou Livro das Monções,* pub. Raimundo Antonio de Bulhão Pato, Lisboa, 1884, Tip. da Academia Real das Ciências, T. II, p. 262).

A CONTRIBUIÇÃO NAVAL À FORMAÇÃO TERRITORIAL DO EXTREMO OESTE
(Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul)

As monções e os ataques dos Paiaguás — As canoas armadas em guerra de Cuiabá — Aperfeiçoamento das canoas de guerra — As famosas pecinhas de amiudar — Canoas de guerra no Guaporé — Igarités e botes do Pará armados em guerra no Guaporé — O Plano Estratégico de Defesa Naval de Mato Grosso, de D. Antônio Rolim de Moura

Comunicação apresentada à V Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, SDGM, Rio de Janeiro, outubro 1984

Carlos Francisco Moura (*)

* Pesquisador do NDIHR da UFMT, Acadêmico Correspondente da Academia de Marinha, Lisboa, Sócio Correspondente da Academia Portuguesa da História, Sócio Correspondente do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, Sócio do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás.

A contribuição naval à formação territorial brasileira não se restringiu à *epopéia do litoral*. Paradoxalmente, ela também foi decisiva na descoberta, conquista, manutenção e defesa dos longínquos sertões do extremo oeste, no coração da América do Sul.

Bastaria a odisséia das *monções do Cuiabá*, já estudadas por vários autores, para evidenciar essa contribuição[1]. Mas há também as menos estudadas *monções do Pará*, que abasteciam Vila Bela (pelo Madeira/Guaporé), e depois Cuiabá (pelo Arinos).

Entretanto, há a acrescentar outros importantes fatos que ainda não mereceram estudos específicos em pormenor. Referimo-nos ao aspecto propriamente militar da contribuição — a *ação das canoas armadas em guerra* de Cuiabá e das *igaritès e botes armados em guerra* do Guaporé, bem como ao plano *estratégico de defesa naval da fronteira da capitania* e ao emprego das *pecinhas de amiudar*.

AS CANOAS DE GUERRA

As primeiras canoas de guerra de Cuiabá

Eram as *monções* que abasteciam Cuiabá desde a sua fundação até aos fins do século XVIII e início do XIX. Sem elas, Cuiabá não sobreviveria.

Organizadas "em termos de espírito marítimo"[2], as *monções* cruzavam mais de 500 léguas de trabalhosa e perigosíssima navegação fluvial através de inóspitos e desoladores sertões, desde Araritaguaba, em São Paulo, até Cuiabá.

Em 1725, um novo e terrível perigo passou a fazer parte do rol dos muitos que os monçoeiros enfrentavam — o dos ataques e emboscadas dos índios canoeiros Paiaguás.

Num ataque fulminante a uma monção que se dirigia a Cuiabá, eles mataram 600 pessoas e apresaram 20 canoas, escapando apenas um branco e um escravo, segundo o cronista Barbosa de Sá[3]. Em virtude do destroço da monção, nesse ano, em Cuiabá, "houve falta de tudo"[4].

Houve outros ataques em 1726 e 1729. Em 1730, outro grande ataque a uma monção que voltava para São Paulo, na qual ia o Ouvidor Antônio Alves Lanhas Peixoto.

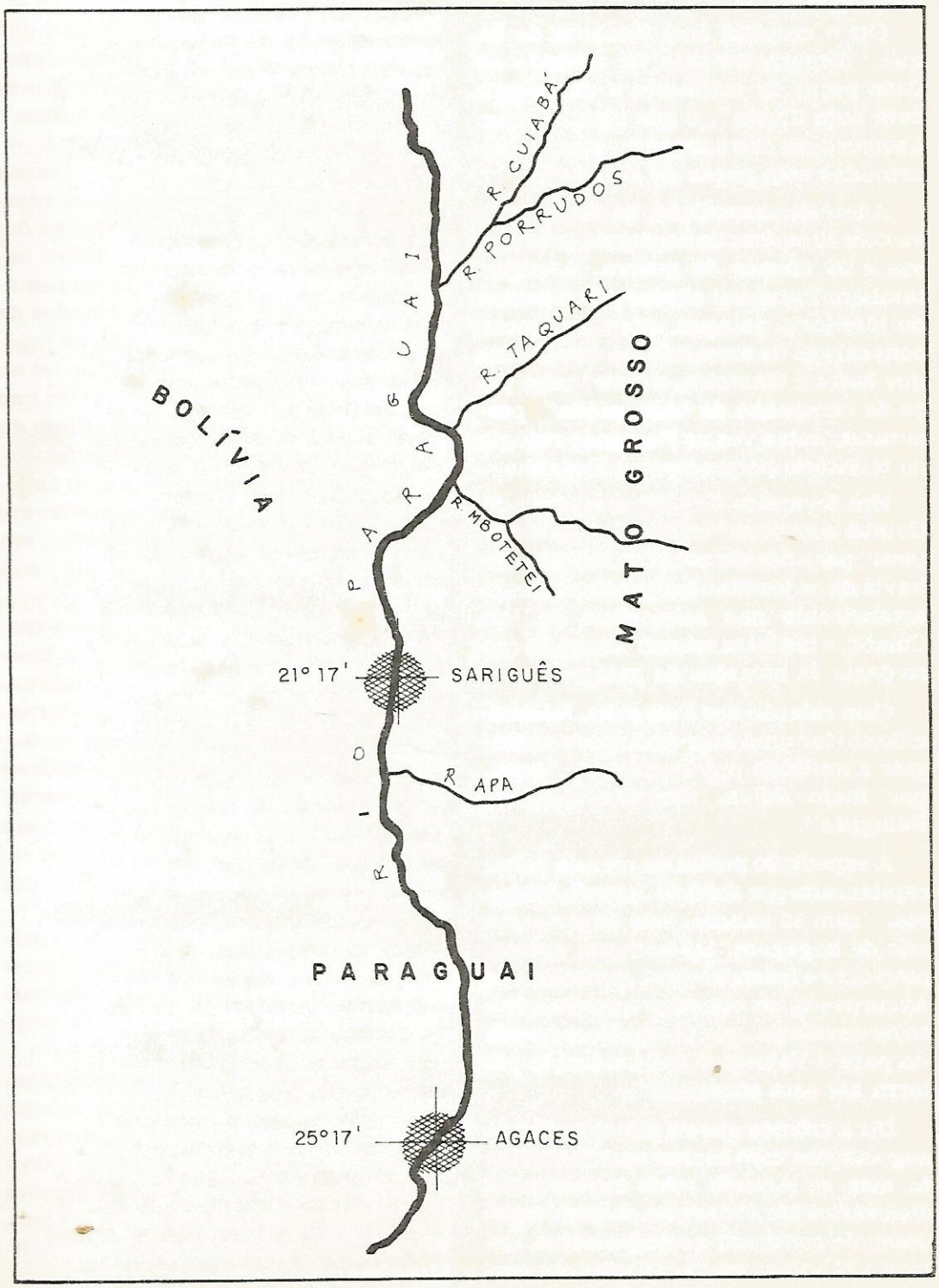
Um dos sobreviventes do último massacre, o Capitão Antônio Cabral Camelo, informa, nas suas *Notícias Práticas das Minas do Cuiabá*, que os cuiabanos armaram canoas com duas peças de artilharia (pedreiros) e foram em busca dos Paiaguás.

"Quando chegou a notícia ao Cuiabá do destroço que o gentio Paiaguá fizera na minha tropa, matando o Ouvidor Antônio Lanhas Peixoto (...) sentidos desta desgraça os Cuiabanos se animaram todos eles a vingarem no mesmo sítio as mortes dos seus amigos: armaram-se para isso muitas e boas canoas, e com elas vieram buscar o Paiaguá no mesmo lugar da derrota; e não o achando nele, passaram abaixo dois ou três dias de viagem em seu alcance: uma tarde, que se achavam já arranchados em um barranco do rio, os acometeu de repente o Paiaguá: receberam-no os Cuiabanos com a salva de dois pedreiros pequenos que tinha levado àquelas minas o Sr. Rodrigo César; tiveram tão bom efeito, que sobre lhe lançar a pique duas canoas, o obrigaram também a retirar-se."[5]

Os *pedreiros* haviam sido levados a Cuiabá pelo governador de São Paulo, Rodrigo César, que em 1726 chegara ao arraial de mineração para elevá-lo a vila[6].

A primeira expedição enviada contra os Paiaguás, em 1730, contava com 21 canoas de guerra. Desceu o Rio Paraguai e voltou ao fim de quatro meses sem encontrá-los[7].

A de 1731 era formada por 50 canoas de bagagem e 30 de guerra. Desceu o Rio Paraguai até ao alojamento dos



— Segundo Félix de Azara, no século XVI, na época da chegada dos primeiros europeus, as duas hordas em que se dividiam os Paiaguás — a dos Seriguês e a dos Agaces — habitavam o Rio Paraguai nas latitudes de 21° 17' e 25° 17', respectivamente.

Paiaguás, onde os atacou e perseguiu até aos limites das terras pertencentes à Espanha, onde os Paiaguás se refugiaram[8].

Diz o cronista José Barbosa de Sá que "dispararam-lhes da armada as duas peças de artilharia a um tempo com bala miúda", o que significa que apenas duas das canoas de guerra iam armadas com peças de artilharia.

A terceira expedição, de 1734, contava com 80 canoas de bagagem, três balsas e 28 canoas de guerra. Avançou também Paraguai abaixo até o centro do território paiaguá, onde os atacou com cargas de mosquetaria das canoas que iam na dianteira, e com "uma peça de campanha de bala miúda", procurando outra vez os Paiaguás refúgio no território pertencente à Espanha.[9]

Em fevereiro de 1740, o ouvidor de Cuiabá convocou "uma junta de todo o povo" para decidir sobre as notícias que havia de os jesuítas espanhóis se terem estabelecido nas cabeceiras do Rio Cuiabá, e também sobre o "remédio que se daria às invasões do paiaguá".[10]

Com relação aos Paiaguás, foi decidido enviar uma expedição para conseguir a amizade dos Guaicurus, "para, por meio deles, destruírem-se os Paiaguás".

A expedição partiu no mês de julho, capitaneada por Antônio João de Medeiros, "com 12 canoas, seis de guerra e seis de bagagem, 140 homens, armas, petrechos e fazendas para presentear os Aycurus e fazer com eles negócio a troco de cavalaria, que pretendiam passá-la para a Vacaria e daí conduzi-la por terra até esta povoação".[11]

Diz a crônica que no primeiro dia de negociações tudo correu amistosamente, mas, no segundo, tendo muitos expedicionários ido à margem despreocupadamente continuar as negociações, entre 9 e 10 horas "pegou o gentio em porretes e lanças e entrou a matar os nossos que andavam com eles baralhados".

Vendo o conflito, os outros expedicionários, que se encontravam acampados numa ilha,

"...embocaram-lhe uma peça de artilharia que haviam levado e deram-lhe fogo com bala miúda, com que desapareceu todo o tumulto; saltaram para terra, acharam 50 mortos dos nossos e dos infiéis cinco".[12]

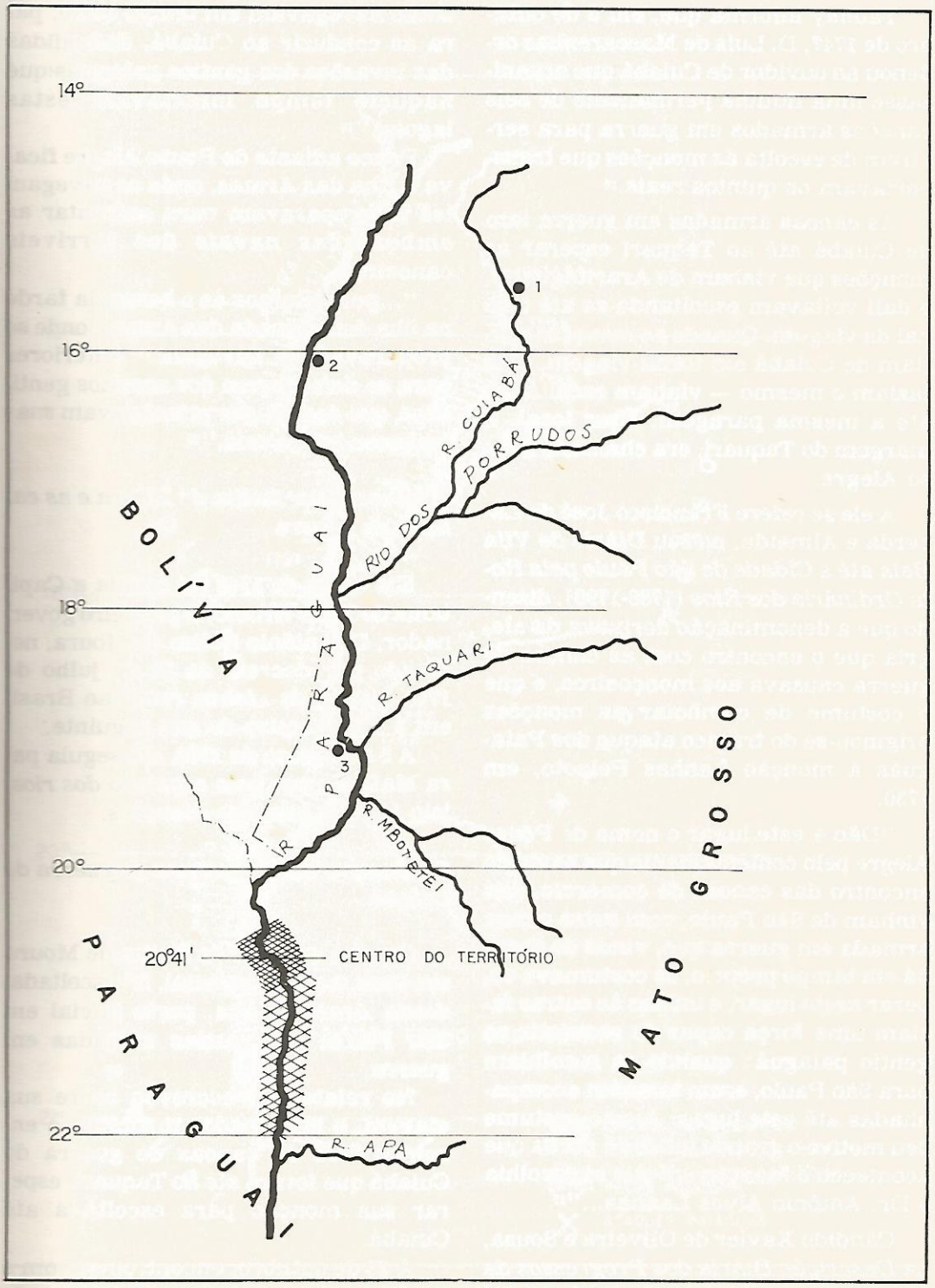
Desses relatos se conclui que apenas uma ou duas canoas armadas em guerra iam com peças de artilharia. As demais eram canoas desimpedidas de bagagem, nas quais iam, além dos remadores, soldados ou colonos armados de mosquetes ou de outras armas de fogo.

Um documento endereçado ao rei na terceira década do século XVIII diz que o cirurgião de Cuiabá Antônio Pinto da Fonseca serviu "nas duas armadas que foram ao gentio paiaguá, preparando-se à sua custa com canoas armadas em guerra, fardando a muitos soldados, em que fez grande despesa de sua fazenda".[13]

Entretanto, a organização de expedições contra os Paiaguás não se mostrou eficiente para garantir a segurança das monções anuais e suas torna-viagens, pois eles se refugiavam em território dominado pela Espanha, onde os expedicionários não podiam penetrar. Ali, os Paiaguás não só se refugiavam como comerciavam os produtos dos saques às monções, e obtinham armas dos espanhóis.[14]

Logo que teve conhecimento dos ataques dos Paiaguás, o governo da metrópole recomendou o emprego de embarcações armadas em guerra para comboiar as monções.

Um documento do Conselho Ultramarino, com despacho de 7 de dezembro, de 1752, recomendava ao governador de São Paulo que fornecesse todo o socorro possível de gente e munições para franquear a navegação para Cuiabá, consultando pessoas práticas do sertão sobre os meios para se evitar as hostilidades dos índios "e quebrar as suas forças e, sendo conveniente, galeotas



— Max Schmidt, baseado em textos antigos, coloca o centro do território dos Sariguês na latitude de 20° 41'. Daí cursavam Paraguai abaixo até 22°.

com artilharia que conduzam as canoas se ponham em obra, porque convém muito à Coroa não perder esta colônia".[15]

Taunay informa que, em 5 de outubro de 1747, D. Luís de Mascarenhas ordenou ao ouvidor de Cuiabá que organizasse uma flotilha permanente de seis canoões armados em guerra para servirem de escolta às monções que transportavam os quintos reais.[16]

As canoas armadas em guerra iam de Cuiabá até ao Taquari esperar as monções que vinham de Araritaguaba, e dali voltavam escoltando-as até o final da viagem. Quando as monções partiam de Cuiabá em torna-viagem, elas faziam o mesmo — vinham escoltá-las até a mesma paragem. Esse local, à margem do Taquari, era chamado Pouso Alegre.

A ele se refere Francisco José de Lacerda e Almeida, no seu *Diário de Vila Bela até a Cidade de São Paulo pela Rota Ordinária dos Rios* (1788-1790), dizendo que a denominação derivava da alegria que o encontro com as canoas de guerra causava aos monçoeiros, e que o costume de comboiar as monções originou-se do trágico ataque dos Paiaguás à monção Lanhas Peixoto, em 1730.

"Dão a este lugar o nome de Pouso Alegre pelo contentamento que havia no encontro das canoas de comércio, que vinham de São Paulo, com outra canoa armada em guerra que, vindo do Cuiabá em tempo próprio, os costumava esperar neste lugar, e unidas às outras faziam uma força capaz de resistir ao gentio paiaguá: quando se recolhiam para São Paulo, eram também acompanhadas até este lugar. A este costume deu motivo o grande insulto e perda que aconteceu à monção em que se recolhia o Dr. Antônio Alves Lanhas..."[17]

Cândido Xavier de Oliveira e Sousa, na *Descrição Diária dos Progressos da Expedição*, também faz referência ao Pouso Alegre:

"...passamos às 10 (horas) pelo lugar denominado Pouso Alegre, onde antigamente se adiantavam as escoltas de Mato Grosso a esperar as monções que então navegavam em tempo certo, para as conduzir ao Cuiabá, defendidas das invasões dos gentios paiaguás que naquele tempo infestavam estas lagoas."[18]

Pouco adiante de Pouso Alegre ficava a Ilha das Armas, onde os navegantes se preparavam para enfrentar as *emboscadas navais* dos terríveis canoeiros:

"...pernoitamos às 5 horas da tarde na ilha denominada das Armas, onde se preparavam os navegantes anteriores para se defenderem dos assaltos gentílicos, que deste lugar principiavam suas emboscadas navais."[19]

O Governador Rolim de Moura e as canoas de guerra

Em maio de 1748 foi criada a Capitania de Mato Grosso. O primeiro governador, D. Antônio Rolim de Moura, nomeado por decreto de 26 de julho de 1748, partiu de Lisboa rumo ao Brasil em 3 de fevereiro do ano seguinte.

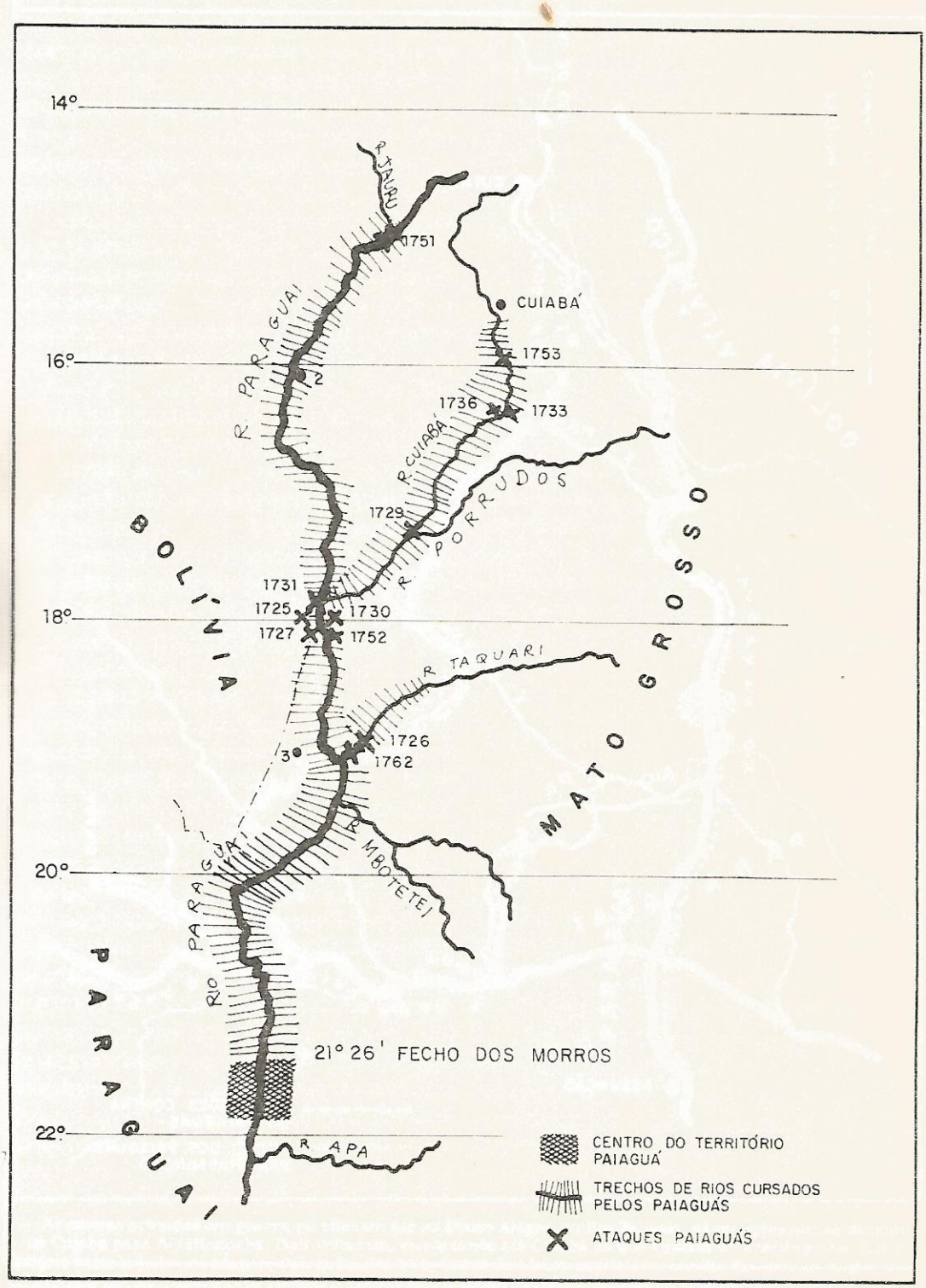
A 5 de agosto de 1750, ele seguia para Mato Grosso pelo *caminho dos rios*, isto é, pela *rota das monções*.

O encontro com as canoas de guerra de Cuiabá

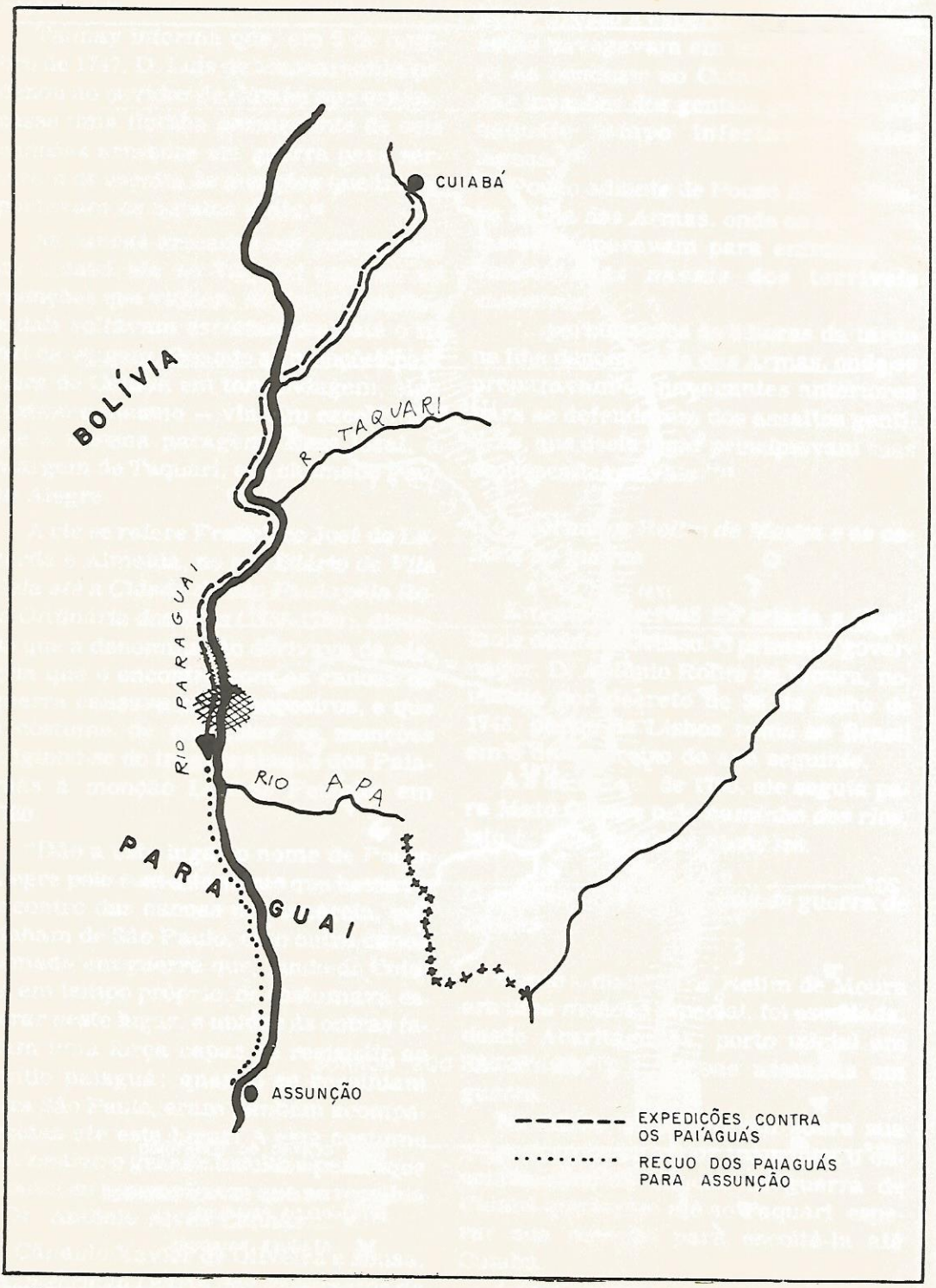
Como a monção de Rolim de Moura era uma monção especial, foi escoltada, desde Araritaguaba, porto inicial em São Paulo, por canoas armadas em guerra.

No relato que escreveu sobre sua viagem, o governador menciona o encontro com as canoas de guerra de Cuiabá que foram até ao Taquari esperar sua monção para escoltá-la até Cuiabá.

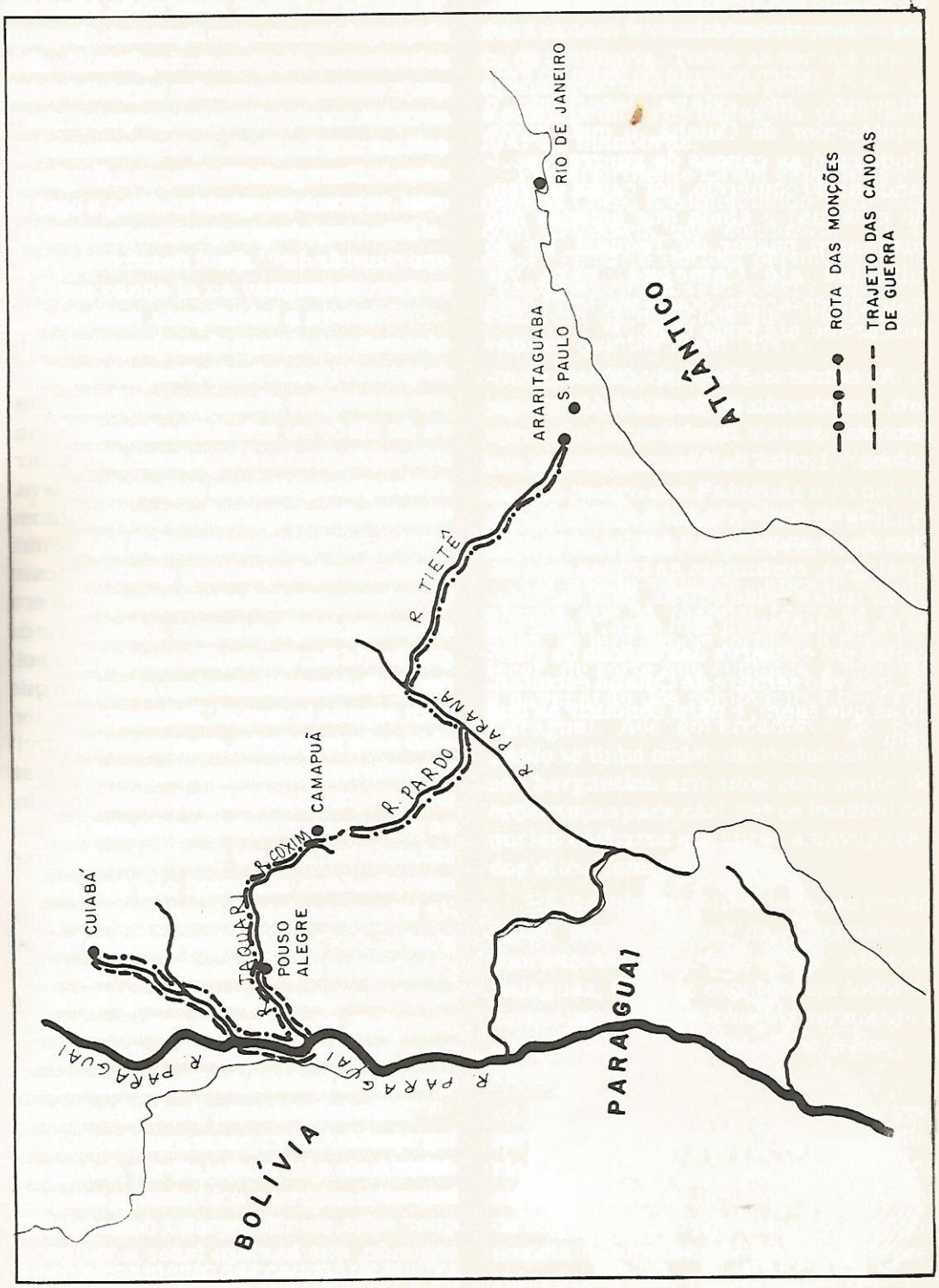
A 23 de outubro, encontrou-se com o capitão-mor de Cuiabá, que tinha vindo com as canoas de guerra, e prossegui-



— A documentação histórica brasileira revela que, embora mentendo o centro de território que tinham no século XVIII, ou mesmo deslocando-o mais para o Sul, abaixo do Fecho dos Morros, no século XVII, os Paiaguás distâncias para atacarem as monções de Cuiabá.



— Organizadas em Cuiabá e capitaneadas pelas canoas armadas em guerra, as expedições desciam o Paraguai para atacar os Paiaguás nos seus alojamentos. Estes fugiam pelo rio e procuravam abrigo nos domínios da Espanha, onde os expedicionários não podiam penetrar. Tão logo as expedições voltavam a Cuiabá, os Paiaguás voltavam a ocupar as mesmas posições.



— As canoas armadas em guerra escoltavam até ao Pouso Alegre, no Rio Taquari, as monções que se dirigiam de Cuiabá para Araritaguaba. Dali Voltavam, comboiando até Cuiabá as que vinham de Araritaguaba. Era o trajeto mais sujeito aos ataques Paiaguás. Em 1757, Rolim de Moura suprimiu a escolta das canoas de guerra e ordenou que os próprios mercadores e viajantes, ao chegarem ao Pouso Alegre, elegessem um comandante encarregado das providências de defesa das monções contra as ciladas dos índios canoeiros. Na nona década do século XVIII, essa prática introduzida pelo governador ainda era observada, como atesta o *Divertimento Admirável*.

ra sozinho até o Salto do Formigueiro, para cumprimentá-lo.

"A 25, pouco adiante do Salto do Formigueiro, me estava esperando o capitão-mor de Cuiabá, o qual havia vindo com as canoas de guerra, escoltando as do comércio, por causa do gentio paiaguá; e ainda que aqueles não costumam passar do Taquari, ele só adiantou até Camapuã, para vir cumprimentar-me, donde por terra veio buscar-me até onde digo."[20]

Ao entrar no Taquari a 28 de novembro, "acabando de passar a última cachoeira, que o é também de todo o caminho", Rolim de Moura observa:

"Como deste rio para diante há perigo de se encontrar o gentio cavaleiro e paiaguá, costumam as tropas nele esperar umas pelas outras, pela facilidade de se manterem com caça; e dali vão juntas em conserva das canoas de guerra, que vão sempre de Cuiabá escoltando as que saem, e para conduzir as que vêm."[21]



— D. Antônio Rolim de Moura, 1º governador e capitão-general de Mato Grosso. *(Viagem ao Redor do Brasil, 2,* Dr. João Severiano da Fonseca, 1880.)

A 29, chegou ao local onde estavam arranchados os que haviam chegado nas canoas de guerra de Cuiabá, "as quais costumam esperar naquele lugar, ou nas suas vizinhanças, por ser onde se cortam varas para navegarem as canoas do Paraguai-Mirim para diante, no qual se começa a subir". [22]

Não perde o governador nomeado a oportunidade de descrever as embarcações:

"Constava a tal armada sutil de cinco canoas, a saber: duas propriamente de guerra, por virem desembaraçadas e sem cargas; a sua guarnição constava de cinco ou seis homens cada uma, e 24 espingardas atacadas com bastardos ou perdigotos; as outras duas levavam também alguns homens, fora os remeiros, e algumas armas, e juntamente mantimentos, com o que não ficam tão capazes de se baterem; a quinta era de montaria, para espiar e descobrir os gentios, e dar parte. Fiam-se estes soldados unicamente no fogo, de sorte que nem espada levavam. Estas canoas, exceto a de montaria, se costumam dividir pela vanguarda e retaguarda; e se a tropa que acompanha é muito grande, se põe alguma também pelo centro, para acudirem com prontidão à parte atacada."[23]

Não obstante a escolta das canoas de guerra de Cuiabá, o governador tomou precauções especiais para proteger sua monção de um possível ataque dos Paiaguás. Inclusive fazendo montar em uma canoa uma *pecinha de amiudar* que havia trazido do Rio de Janeiro.

"Mandei por leste [lestas] e desembaraçadas três canoas, mandando tirar delas tudo que podia servir de algum impedimento aos soldados para qualquer ação, ou de fogo, ou de mão. Em segundo, que haviam fazer a vanguarda e retaguarda: mandei meter 18 homens em cada uma. Os primeiros comandados pelo capitão, os segundos pelo tenente; estes estavam em duas fileiras, e os dividi em três pelotões de vanguarda a retaguarda; porém, na ordem

do fogo, mandava, para o conservar melhor, dar separadamente fogo primeiro à retaguarda e desta maneira fazia dos três pelotões seis fogos; porque, ainda que pareça muito pouco três armas para um fogo, o não é para estes inimigos, os quais, vendo a continuação do fogo e perdendo alguns dos seus, ainda que poucos, é o que basta para os atemorizar e fazer fugir."[24]

Uma canoa ia na vanguarda, com o governador, o capitão e o ajudante-de-tenente; na da retaguarda ia o tenente e o tenente-general. A do centro era a equipada com a peça de artilharia, comandada pelo alferes.

"Na terceira, que havia de ir no centro de toda tropa, mandei montar uma pecinha de amiudar que havia trazido do Rio de Janeiro, a qual ficava também na canoa, que fazia fogo sobre um e outro bordo, sem embaraçar de nenhum modo a marcha. Esta canoa entreguei logo ao alferes, com 11 homens. Nesta forma os exercitei até ficarem hábeis e prontos."[25]

Do centro para a vanguarda, e do centro para a retaguarda, marchavam as canoas de carga. Meteu também no mesmo intervalo as canoas que o capitão-mor tinha trazido de Cuiabá, "para que não houvesse canoa de carga que não fosse à vista sempre de alguma de guerra."[26]

Tendo que ficar, pouco adiante do Pouso Alegre, alguns dias esperando outras canoas da monção, diz Rolim de Moura: "dessa demora me servi para fazer exercício aos soldados, de como se haviam de haver, sendo atacados."[27]

Com todas essas precauções do governador, os Paiaguás não se atreveram a aparecer e a monção chegou a Cuiabá em 12 de janeiro de 1751.

Aperfeiçoamento das canoas de guerra

Como vimos anteriormente, as *canoas de guerra* ou *canoas armadas em guerra* surgiram com a improvisação, pelos cuiabanos, de canoas de comércio para combater os Paiaguás.

Nas expedições maiores, uma ou duas canoas levavam uma pequena peça de artilharia. Todas as demais eram apenas guarnecidas com gente armada, e desimpedidas de bagagem, para facilitar as manobras.

Posteriormente foram expedidas ordens da Coroa recomendando "galeotas com artilharia que conduzam as canoas" (1732) e flotilha permanente de "canoões armados em guerra" para escoltarem as monções que transportavam os quintos reais (1747).

Nas instruções que a rainha de Portugal deu a Rolim de Moura sobre o Governo de Mato Grosso, datadas de Lisboa a 19 de janeiro de 1749, há referências ao perigo dos Paiaguás e às determinações anteriores de armar embarcações (bergantins) para combatê-los.

"O gentio paiaguá, apesar de um ataque que já mandei fazer às suas ilhas, se tem depois tornado a restabelecer, de sorte que continua a infestar a navegação dos comboieiros pelo Rio Paraguai. Aos governadores de São Paulo se tinha ordenado mandassem fazer bergantins armados com gente de ordenanças para castigar os insultos daqueles bárbaros e segurar a navegação dos ditos comboios."[28]

Há também recomendação ao governador para proteger os navegantes e moradores ribeirinhos dos ataques paiaguás. Caso se esgotassem todos os meios para *reduzi-los com persuasão e brandura*, deveria obrigá-los, à força, a *viverem racionalmente*.

"Confio do vosso zelo atendais a preservar os navegantes e vizinhos do dito rio do susto daquele gentio, e quando exaustos todos os meios de persuasão e de brandura, não possais conseguir que desista das suas hostilidades, procurareis eficazmente reduzi-los com castigo a viverem racionalmente. E se para isto necessitardes de alguma cousa que falte naquele sertão, o avisareis pelo dito conselho, para se darem as providências convenientes."[29]

Chegado a Cuiabá e já ciente das condições da navegação e seus problemas, Rolim de Moura faz, em 13 de julho de 1751, longa exposição ao rei sobre as embarcações armadas em guerra.

Comenta a ordem real, anterior à sua nomeação, de fazer "dois lanchões ou barcos com força bastante para se lhe poder montar alguma peça ou pedreiro para com mais segurança e vantagem acompanhar e defender os comboieiros e tropas que freqüentam os rios", e dá sua opinião sobre o assunto.

O trajeto das minas de Cuiabá até o Taquari, no qual as monções corriam perigo de ser atacadas pelos Paiaguás ou pelos Guaicurus, não possuía cachoeira alguma; mas tinha várias paragens, nas quais era impossível navegar com as citadas embarcações.

"(...) logo acabado o Taquari, entra-se em um pantanal de três dias de viagem sumamente embaraçado de secos e de uma casta de erva a que chamam aguapé, por onde as mesmas canoas passam com grande trabalho e esta mesma há em alguns rios que se seguem."[30]

Além disso, o Rio Cuiabá, quando muito cheio, corria com tanta violência, "que me parece impossível, pelo que experimentei, vencer-se a sua corrente à ponta de remo com outras embarcações pesadas e que não sejam canoas, pois ainda nestas se experimenta grandíssima dificuldade."[31]

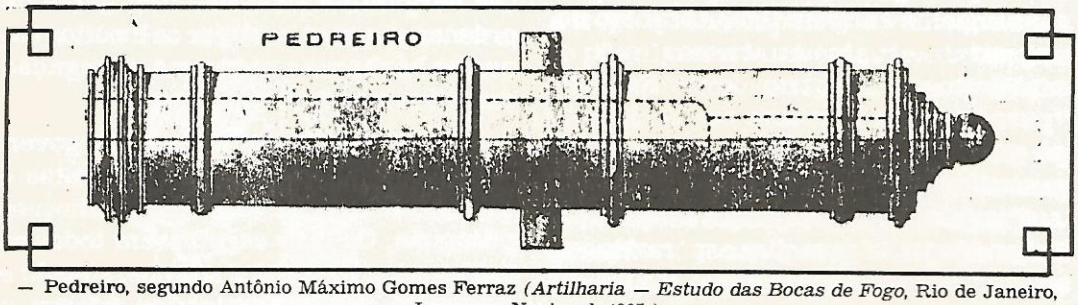
"Pelo que me parece — conclui o governador — que só em canoas se pode fazer semelhante navegação."[32]

Os castelhanos navegavam em barcos pelo Paraguai, mas isso porque ele era bem diferente nos trechos que percorriam e tinha menos correnteza que o Cuiabá.

Sem embargo disso, "não padece dificuldade fortificarem-se as mesmas canoas com artilharia de pouco calibre e conseguir-se o fim pretendido da vantagem sobre o gentio."[33]

Cita a experiência que tivera durante a viagem, de montar uma pecinha, "daquelas que chamam de amiudar os tiros", em uma canoa, "de modo que na mesma marcha fazia fogo sobre um e outro bordo sem embaraçar o governo da canoa."[34]

E informa que mandava montar, nas duas canoas de guerra destinadas a escoltar as monções, a pecinha de amiudar que trouxera do Rio de Janeiro, e um *pedreiro de roqueira,* de quatro muito bons que havia em Cuiabá.[35]



— Pedreiro, segundo Antônio Máximo Gomes Ferraz (*Artilharia — Estudo das Bocas de Fogo*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1905.)

Para esse efeito, Rolim de Moura trouxera consigo Francisco Xavier de Oliveira, que havia servido como sargento no Regimento de Artilharia do Rio de Janeiro e cursara a aula respectiva. Para trazê-lo para Mato Grosso, o governador lhe havia dado uma praça de dragão, e deu esperanças de outras vantagens.[36]

A conservação de Xavier de Oliveira na capitania, "ou de outro que seja

inteligente em artilharia", era indispensável. Pois era necessário haver quem ensinasse os soldados a servirem-se da artilharia e a preparar tudo o que era necessário à sua manobra. Por isso, Rolim de Moura pedia ao rei que mandasse passar a esse militar numeramento de ajudante de artilharia, com o soldo competente.

Acrescenta Rolim que ele, além de seus conhecimentos de artilharia, sabia desenhar e fazer mapas.

"Além do que tenho dito, poderá também fazer a utilidade de tirar os mapas dos distritos desta capitania, porque sabe riscar suficientemente."[37]

De grande importância foi a introdução, por Rolim de Moura, das *pecinhas de amiudar*, que abordaremos páginas adiante.

Além do aperfeiçoamento e adestramento na artilharia, a guarnição das canoas de guerra passou a ser de soldados dragões, e não de ordenanças ou de civis armados, como era feito anteriormente.

Para os escravos remadores, que não sabiam atirar, Rolim de Moura mandou "encabar, em hásteas compridas, foices roçadouras e várias choupas de ferro", que tinham "bom uso nas ações de mão e, principalmente, em defender as escaladas e assaltos."[38]

As inovações introduzidas resultaram em grande eficiência para as canoas de guerra. A 5 de julho de 1761, escrevia Rolim de Moura a Francisco Xavier de Mendonça Furtado:

"Depois que eu cheguei (a Mato Grosso), eram estas expedições (das canoas de guerra) feitas pelos dragões com o bom sucesso que acima disse de não terem nunca o menor tope; porque, como vinham em boa ordem e conserva, se não resolviam os Paiaguás, ainda que vissem as canoas, a atacá-las."[39]

O grande aperfeiçoamento e eficácia que as canoas de guerra atingiram com Rolim de Moura são confirmados pela minuciosa e insuspeita descrição que delas fez o padre espanhol José Quiroga.

As incursões paiaguás

A 8 de agosto de 1751, o Governador Rolim de Moura escreve a Diogo de Mendonça Corte Real, informando que as canoas de guerra eram ainda mais precisas para a "total redução" do gentio paiaguá, "como na minha instrução se ordena, não tendo o dito gentio emenda." E era provável que não tivesse — acrescenta —, pois já depois de sua chegada tinha apanhado um branco e um carijó na Barra do Jauru.[40]

Porém, para vencê-los, seria preciso atacá-los nas próprias aldeias, que ficavam próximo a Assunção, portanto, dentro dos limites dos domínios espanhóis. Por esse motivo, pedia instruções à Coroa.[41]

Cerca de dois anos depois, Rolim de Moura dirige nova carta sobre o assunto ao mesmo ministro.

Volta a falar nas instruções que recebera quanto aos Paiaguás, e diz que fazer as pazes com eles "é impossível, por ser aquele gentio bárbaro e sem fidelidade, de sorte que ainda quando pudesse fazer alguma convenção, ficaríamos com ela tão seguros como não a havendo."[42]

Quanto a reduzi-los pelas armas, torna a repetir que "parece impraticável sem serem atacados nos seus próprios alojamentos."[43]

Encontros ocasionais não resolveriam o problema. E ainda assim era difícil surpreendê-los, porque conheciam bem os rios da região, navegavam sempre com cautela, espionando demoradamente, e só atacavam quando se viam em vantagem. Além disso, só subiam para o território mato-grossense na época das cheias, navegando pelas margens alagadas, onde as canoas dos portugueses, maiores e mais pesadas, não os podiam perseguir.

"(...) ainda que se surpreenda nos nossos rios algum corpo deles, nunca es-

sa ação termina a guerra, somente a modera por algum tempo. Porém, essa mesma surpresa tem grande dificuldade, porque este gentio não passa para os nossos rios senão quando as nossas margens estão alagadas, e por elas é que marcha, o que as nossas não podem fazer com a mesma facilidade, assim pelo seu tamanho, como pela falta de conhecimento das veredas nos nossos pilotos, cuja circunstância lhe dá uma grande vantagem sobre nós (...) observa-nos sempre e ataca-nos só quando têm partido."[44]

Ao avistarem as canoas de guerra, os Paiaguás fugiam com suas canoas, que eram mais leves e ligeiras.

"(...) as canoas de guerra (não lhes podem embaraçar a fuga) pela grande ligeireza das suas, e porque remetem lodo aos pantanais que acompanham por uma e outra parte todos aqueles rios, e neles seguem veredas que não dão passagem às nossas canoas."[45]

Um encontro ocorrido em 1751 exemplifica, ao mesmo tempo, a eficiência da canoa de guerra como escolta das monções, e a sua impossibilidade de perseguir as canoas paiaguás. O Padre Vítor Antônio adiantou-se com sua canoa, imprudentemente, à monção, contra as ordens do comandante das canoas de guerra, e foi surpreendido e morto, juntamente com quase todos os seus companheiros, pelos Paiaguás. Pouco depois, encontraram-se os Paiaguás com a monção e com as canoas de guerra, e fugiram precipitadamente, abandonando parte dos despojos que haviam conseguido no ataque."[46]

Resolveu então Rolim de Moura escrever ao governador de Assunção e, enquanto não obtinha resposta ou instruções da Coroa, determinou "mandar canoas de guarda-costa para desinfestarem os rios, principalmente o Cuiabá, e ver se juntamente podem alcançar ocasião de bater o gentio e refrear-lhe assim mais o seu demasiado atrevimento."[47]

A carta escrita por Rolim de Moura é datada de 28 de julho de 1753. Diz que o gentio paiaguá voltava a infestar os rios, e que se via precisado de procurar meios de acabar com suas hostilidades.

"(...) e como isto não poderá conseguir-se sem o atacar nos seus próprios alojamentos e os principais deles se acham não somente dentro da demarcação, determinada pelo novo tratado, pertencente a Sua Majestade Católica, mas muito vizinhos a essa Cidade de Assunção, não quis dar à execução este projeto sem participá-lo a Vossa Excelência e pedir-lhe o seu beneplácito, assim pela atenção que Vossa Excelência merece pelo seu lugar e Pessoa, como pela que Meu Amo me manda ter com tudo que diz respeito a Sua Majestade Católica. Nestas circunstâncias, espero que Vossa Excelência se não oporá a este desígnio; porquanto no mesmo tratado ordenam ambas as Majestades se não dê na América favor nem trânsito pelas terras de uma das Coroas aos inimigos da outra."[48]

Parece que Rolim de Moura nunca obteve resposta do governador de Assunção. Na realidade, os espanhóis beneficiavam-se das hostilidades dos Paiaguás aos portugueses.

Eles não só eram um obstáculo à expansão portuguesa como trocavam em Assunção, por bugigangas, o produto dos saques às monções de Cuiabá — inclusive ouro e escravos negros.

Além disso, também arrebanhavam para o mesmo fim os escravos fugidos que encontravam pelos rios, o que dava motivo a constantes reclamações dos colonos prejudicados.

Em troca, os espanhóis davam abrigo aos Paiaguás e lhes forneciam armas, entre elas "lanças com choupas de ferro tão polidas e bem feitas, que não pareciam fabricadas pelo gentio."[49]

Isso dava motivo a que se suspeitasse, em Mato Grosso, de que os espanhóis ajudavam os Paiaguás na guerra contra os portugueses.

Tendo notícia de que um paiaguá procurara, com sua família, refúgio em Camapuã, Rolim de Moura fez com que viesse para a Chapada de Cuiabá, para saber das relações que mantinham com os espanhóis.

"(...) e lhe mandei fazer perguntas sobre a situação das povoações daquele gentio e sobre o trato que tem com os espanhóis, pela suspeita que há nesta capitania de que eles os ajudam a fazer-nos guerra; a qual é fundada em se lhe haverem achado por várias vezes lanças com choupas de ferro muito bem tiradas e argolas de bronze com pontas nos seus porretes, que são as armas de que se servem mais ordinariamente, e de uma coisa e outra se acham na minha mão amostras, que foram apanhadas já no seu tempo pelo alferes de dragões em um dos comboios das canoas de comércio."[50]

Como os Paiaguás eram nômades e não conheciam a arte dos metais, essas armas só podiam ter sido fornecidas pelos espanhóis.

"E como os ditos Paiaguás se não sabe que tenham forjas, antes é uma casta de gentio volante, e que não faz permanência por muito tempo em uma parte, parece sem dúvida que só lhe podem vir as ditas armas do comércio que têm com os espanhóis seus vizinhos da Cidade da Assunção e mais povoações que há para aquela parte."[51]

Pelos interesses que tinham, os espanhóis procuravam evitar qualquer acordo de paz entre os Paiaguás e os portugueses.

"(...) e por bem da mesma sorte se faz impraticável acomodação nenhuma, pois não há meios para se introduzir com eles prática sobre esta matéria, e de serem eles mesmos os que nos vendo-os buscar os desviam os espanhóis (...)."[52]

Entretanto, os ataques dos Paiaguás foram escasseando. Rodrigues do Prado diz que a partir de 1768, quando romperam a aliança que tinham com os Guaiacurus, os Paiaguás não voltaram a atacar. Na sua opinião, os ataques que, depois dessa data, aparecem em crônicas e outros escritos como dos Paiaguás são, na realidade, dos Guaiacurus.

De 1785 é o depoimento de um passageiro de monção que demonstra ainda subsistir o receio dos ataques dos Paiaguás. E que a presença das canoas de guerra — as canoas de el-rei — era proteção suficiente para as monções.

"Além dos perigos das cachoeiras, onças e cobras, causou-me bem medo o de algum cometimento de gentio; principalmente do ferocíssimo Paiaguá que navega pelo Paraguai e Porrudos e tem as Povoações para cima da Cidade da Assunção dos Castelhanos, até pouco abaixo do Presídio da Nova Coimbra, em que já falei. Este gentio tem causado as maiores hostilidades que se podem imaginar; suposto que depois que andam as canoas del-rei com freqüência pelo ditos rios, já não aparece e, se vê algumas, foge velozmente."[53]

Supressão das escoltas das canoas de guerra às monções de Cuiabá

Rolim de Moura aperfeiçoou e organizou militarmente as canoas de guerra de Cuiabá. Mas, cerca de seis anos depois, suprimiu a escolta que faziam às monções de Cuiabá.

Como vimos anteriormente, Rolim já encontrou em Cuiabá a prática de comboiar por canoas de guerra as monções no trecho entre o Taquari e Cuiabá, tanto na ida como na volta. Isso em virtude de uma provisão régia que determinava se escoltassem as canoas de comércio à custa da Fazenda Real.

Essa diligência era arrematada em praça, a quem a fizesse por menos, "o que, de ordinário, montava a três mil oitavas e a mais." [54]

Depois, Rolim de Moura guarneceu as canoas de guerra com soldados dragões e introduziu outras inovações.

E continuou com a prática de escoltar as monções, apesar de não transportarem mais os quintos reais, que desde a sua chegada passaram a ser gastos na capitania.

"Sem embargo de não irem quintos desta capitania depois que estou nela, por me ver precisado a servir-me deles, como a S. M. dei conta, sempre até aqui mandava acompanhar as monções por canoas de guerra à custa da Fazenda Real, porque as ordens, que para esse efeito havia, não falavam em quintos, senão em acompanhar os comboieiros."[55]

Isso, entretanto, causava grande prejuízo à Fazenda Real, como expõe Rolim de Moura em carta de 26 de junho de 1756.

"Causa um grande prejuízo a Real Fazenda por ser necessário mandar sempre acompanhar as canoas de comércio com outras de guerra, o que pela carestia da terra tem havido ocasiões em que fez de despesa mais de 12 mil cruzados à Provedoria."[56]

A Carta de 29 de maio de 1752,na qual o governador expõe ao rei as despesas que a criação de casas de fundição em Mato Grosso acarretaria, inclusive com a necessidade de mais escoltas para as monções, esclarece pormenores sobre os custos de manutenção da tripulação e da guarnição das canoas de guerra. Os jornais de pilotos e remeiros costumavam ser de uma oitava por semana de seis dias e mais a alimentação, em Cuiabá; em Vila Bela, eram de oitava e meia. Havia ainda a despesa do hospital, que era grande. Aos dragões se pagava o soldo, e aos oficiais, mais a ração, enquanto estivessem embarcados.

"(...) as guardas de canoa, que por essa razão são necessárias, e que puxam por maior número de dragões, e de oficiais, hão de fazer uma excessiva despesa, não somente nos soldos que crescem, mas também nos jornais dos pilotos e remeiros, que no Cuiabá costumam ser a oitava por semana (de) seis dias, e de comer, e aqui oitava e meia, com a mesma obrigação, e da despesa do hospital, que é das maiores que a Fazenda tem, pelo grande custo dos mantimentos e remédios (...) E ultimamente da ração que é preciso dar-se aos oficiais de dragões enquanto andam embarcados."[57]

Em 1757, Rolim de Moura suspendeu o comboiamento das canoas de guerra às monções de Cuiabá. A razão imediata foi a retirada de grande número de dragões de Cuiabá, para fazer frente às ameaças espanholas no Guaporé. Em 2 de julho de 1758, informa:

"(...) o ano passado se começou a interromper esta diligência por haver mandado marchar do Cuiabá para esta vila uma grande parte dos dragões para me opor aos intentos dos padres espanhóis."[58]

Mas a razão principal foi a carência de recursos da capitania, pois o governador poderia fazer guarnecer as canoas por civis armados à custa da Fazenda Real, como se fazia antes de sua chegada a Mato Grosso.

"(...) a Provedoria está em estado de não poder suprir a estas despesas."[59]

"(...) a capitania tem tão poucas rendas para as suas despesas ordinariamente, e muito menos para as extraordinárias que têm sobrevindo, (que) me não resolvi a mandar continuar a escolta das monções."[60]

Acrescenta ainda Rolim de Moura que já não subsistiam os dois principais motivos pelos quais a Fazenda Real arcava com essas despesas — a condução dos quintos reais e a inexistência de outra via por água para abastecer a capitania, pois já então havia sido autorizada a navegação para o Pará.

"(...) considerando também não subsistiam já os dois principais fundamentos que se me representa davam motivo para aquela despesa se fazer por conta da Fazenda Real, e eram estes a condução dos quintos, que importavam em vinte e tantas mil oitavas, de que hoje se não remete nada, por estarem muito mais diminuídos em razão dos privilé-

gios destas Minas de Mato Grosso, e não bastarem para a despesa que na mesma capitania se faz. E o segundo fundamento seria não terem, naquele tempo, estas Minas por onde se prover do que lhes era necessário senão os ditos rios infestados pelo dito paiaguá, o que hoje tem cessado de alguma forma, podendo ser socorridas, sem esse perigo, pelo Pará."[61]

Entretanto, como aos mercadores que iam a Cuiabá "lhes faz ainda por ora mais conveniência trazer a fazenda do Rio de Janeiro", o governador, para, *de um modo possível,* evitar o perigo a que se expunham as monções sem escolta militar, ordenou outras providências.

Mandou reunir em Cuiabá uma junta a fim de apurar com os práticos do caminho qual o tempo menos arriscado para a chegada das monções à vila. Determinou que todas as canoas viessem em frota desde o sítio do Camapuã até Cuiabá, e que não partissem daquele sítio senão em setembro. Antes da partida, os homens de negócio deveriam eleger *de entre si* um cabo para comandar a marcha e preparar, "das mesmas canoas que trouxerem", as que haviam de servir de escolta às outras. Todos ficavam obrigados a obedecer ao cabo em tudo o que dissesse respeito à cautela e defesa da monção.[62]

Apesar de essas determinações serem no sentido da proteção dos homens de negócio, "como a ambição faz desprezar a estes os maiores perigos e o seu ponto todo é adiatarem-se a cada qual mais pode puxar, com o fim de chegarem ao Cuiabá com antecipação aos mais, para venderem melhor a sua fazenda", o governador deu instruções para que todos os que chegassem a Cuiabá antes da monção fossem presos à sua ordem.[63]

Determinou também ao capitão-mor de Cuiabá que procedesse contra todos aqueles que, à chegada das monções, lhe constasse não haviam obedecido ao cabo ou comandante eleito em tudo o que se referisse à boa ordem da marcha e às cautelas necessárias para prevenir os ataques dos Paiaguás.[64]

Na saída de Cuiabá, cabia ao capitão-mor da vila, por ordem do governador, nomear o cabo que comandaria a monção.[65]

Apesar de todas essas medidas — diz Rolim de Moura —, como os paisanos nunca tinham a mesma disciplina que os militares, nem se poderiam preparar com a mesma força que levavam as canoas de guerra guarnecidas por dragões, "é sem dúvida que as monções hoje não deixam de vir com seu risco."[66]

Por esse motivo, volta a repetir, seria grande a utilidade de se refrear o paiaguá, ou por "meio das armas ou por reconciliação de paz e amizade."[67]

Descrição das canoas de guerra

O Sargento-Mor Teotônio José Juzarte, no *Diário* da viagem que fez ao Iguatemi, em 1769, descreve as canoas das monções em geral, e daí podemos concluir as dimensões e outras características das canoas armadas em guerra.

Seu comprimento variava entre 11 e 13,20 metros, e a boca, de 1,10 a 1,54 metro.

"Chamam-se estas embarcações canoas, são feitas de um só pau, têm de comprimento cinqüenta, até sessenta palmos, e de boca cinco, até sete; são agudas para a proa, e popa são à maneira de uma lançadeira de tecelão. Não têm quilha, nem leme, nem navegação à vela. A grossura do casco não excede na borda a duas polegadas."[68]

Menciona também o camarote toldado, que nem todas as canoas de comércio possuíam.

"Nesse espaço da popa se costuma armar uma barraca (quem pode fazer essa despesa) que não acomoda mais que duas pessoas com incômodo, cuja se faz de baeta vermelha forrada de liagem, e fica à imitação da tolda de um escaler, mas isso só serve para algum

bom caminho, porque as mais das vezes se não pode navegar com a dita barraca..."[69]

Cada canoa levava, entre outras coisas, oito remos e quatro varas.

"Os remos são imitação de choupas de Espontoens com suas hastes: a saber, o remo do piloto é maior que os outros, porque com ele governa a canoa. O do proeiro é maior que os dos remeiros, porque com ele desvia a lança dos perigos que se lhe oferecem pela proa. Os remos dos remeiros são todos iguais."[70]

"As varas, que têm suas juntas de ferro, servem somente para subir os rios, que neste caso se não usa de remos."[71]

A tripulação das canoas, chamada pelos contemporâneos *gente de marea-ção,* era formada, segundo Juzarte, por um piloto, um proeiro e cinco ou seis remeiros.

"(...) um piloto que peloteia no bico da popa em pé continuamente, um proeiro na mesma forma no bico da proa, cinco ou seis remeiros também de pé."[72]

Outros autores mencionam também o *contrapiloto* ou *sota-piloto.*

Na monção do Governador Rolim de Moura, iam os rudes componentes da tripulação de sua canoa ataviados com luxo nunca visto.

"(...) indo primeiro a canoa de Sua Excelência com o guia do caminho todo muito bem vestido com farda azul, e chapéu de plumas, tudo agaloado, e este ia piloteando, levava seis remeiros com véstia, e calção encarnado, e carapuça, ou barrete, com as armas de Sua Excelência abertas em prata (...)"[73]

O viajante francês Hercules Florence, que seguiu para Cuiabá em 1825 pela antiga rota das monções, também menciona a barraca das canoas, num encontro que teve com uma monção do Governo comandada por um tenente de pedestres.

"(...) daí a nada apareceram três canoas com barracas vermelhas à popa e dois batelões a subirem a corrente." [74]

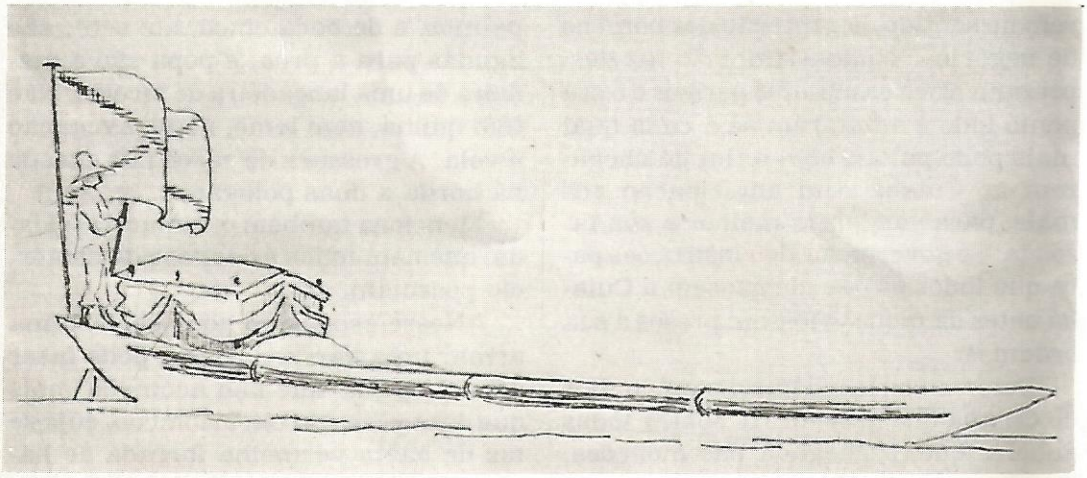
Noutra passagem, ele refere que as embarcações de sua própria monção (de comércio) tinham barracas de pano verde.

"(...) arranjei um batelão que, como as duas canoas grandes, levava uma barraca de pano verde armada à popa."[75]

Um passageiro de monção, em carta escrita em 1785, diz que a barraca era também chamada toldo.

"Veio comigo na minha barraca ou toldo como lá se chama."[76]

Hercules Florence também registra o uso da buzina para dar sinal.



— Canoa de *monção,* com o toldo e o "piloto que peloteia no bico da popa em pé continuamente". (Desenho de "Canoa na corredeira", de Hércules Florence, *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829,* ed. 1977.)

Sua expedição, ao comemorar a passagem da Cachoeira do Beliago, a última da viagem, ouviu, atônita e espantada, tiros dados além de uma curva do rio.

"Não tardou, porém, que se ouvisse a buzina do guia, e daí a nada apareceram três canoas com barracas vermelhas à popa e dois batelões a subirem a corrente. Arvoraram a bandeira brasileira, nós a russa, e, depois de nos saudarmos ainda com descargas, juntos abicamos à margem. Era uma monção do Governo, comandada por um tenente de pedestres (soldados, ou melhor, canoeiros de Mato Grosso, empregados no serviço dos rios), chamado Manuel Dias e que trazia a comissão de ir descobrir não só as nascentes do Rio Sucuriú, (...) como as do Itiquirá que são contravertentes."[77]

Dos primeiros anos do governo de D. Antônio Rolim de Moura, temos notícias das canoas de guerra com os aperfeiçoamentos introduzidos por ele.

José Custódio de Sá e Faria, em 1754, refere-se à frota enviada pelo governador a esperar, na boca do Paraguai-Mirim, as comissões portuguesa e espanhola de demarcação de limites. Era composta de cinco canoas,

"uma das quais armada em guerra, com sua peça de amiudar, e dez soldados com um alferes de dragões, e as mais com mantimento."[78]

Datada de 14 de agosto de 1756 é outra notícia, esta do espanhol D. Manuel de Flores, membro da citada comissão. D. Manuel enumerando os perigos que enfrentavam as monções, conclui:

"Y (...) finalmente por las incursiones de los Indios Payaguás, que enboscados en las riberas y puntas, les acometen de improviso y matan cuantos pueden. Para obviar este riesgo, Illevan a hora un convoi de una ó dos canoas armadas en guerra, con pedreros y gente de armas: estas en la estación vienen de Cuyabá a esperar la flota en el Taguazú (sic), y la convoyan hasta la Villa, haciendo lo mismo a su retorno. Oblígalos a esta precaución la pérdida que los años pasados tuvieron, por haber dado aquellos indios en la flota que regresaba de Cuyabá, cargada de oro perteneciente al rey y a los particulares comerciantes, la que robaron enteramente, con muerte de muchos portugueses."[79]

A mais completa descrição que conhecemos das canoas armadas em guerra de Mato Grosso é a do Padre espanhol José Quiroga. Esse ilustre jesuíta, aficionado da marinharia e professor de Matemática do colégio de sua ordem em Buenos Aires, acompanhou o comissário espanhol D. Manuel de Flores, em 1752, na viagem a Mato Grosso.



— Canoa de monção com toldo, piloto, proeiro e remadores. (Desenho "Encontro do Sr. de Langsdorff com os Apiacás", de Hércules Florence, *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, ed. 1977.)

Teve, então, oportunidade de conhecer as canoas de guerra, e deixou delas minuciosa descrição na qual transparece sua admiração pelo aperfeiçoamento que alcançaram e pela capacidade e presteza de tiro de sua artilharia.

Na sua *"descripción del Río Paraguay, deste la boca del Xauru hasta la confluencia del Parana"*, ele, depois de referir-se sucintamente à navegação para Cuiabá, diz que as monções, antes de chegarem à Barra do Taquari, no Paraguai, encontravam-se com a canoa de guerra, que passava a escoltá-las, porque em cada canoa de comércio só ia um branco, ou no máximo dois, e os remeiros, que não levavam armas, e, portanto, não podiam defender-se sozinhos dos Paiaguás.

O armamento consistia em um canhãozinho de bronze de uma vara ou pouco mais de comprimento, com o qual disparavam com rapidez muitos tiros. Para isso, levavam cartuchos bem acondicionados em caixões. Esses cartuchos eram confeccionados com tecido encorpado — *camellote*[80] —, ao invés de com tecido leve — *lienzo*[81] —, com o qual dá a entender que os cartuchos eram então normalmente feitos. Com isso, evitavam que, depois de cada tiro, ficasse algum fogo no cano do canhão. Diziam, também, que, com esse tipo de cartucho, o canhão não se aquecia tanto, ainda que disparasse muitos tiros seguidamente.

A presteza com que disparavam, diz o Padre Quiroga, decorria em parte de terem todas as coisas à mão, e poderem, com facilidade, manejar o canhão, por ser curto, e, em parte, por serem quatro e bem exercitados os que o manejavam — um com o cartucho, outro com o taco e atacador, outro com a espoleta, que cravava no fogão cheio de pólvora para não deter-se em cevar, e outro, finalmente, com o bota-fogo[82].

O canhãozinho, ainda que bem reforçado, não tinha nenhuma diferença de outros canhões na fabricação. Somente o suporte em que era montado era diferente, porque não tinha rodas e se apoiava sobre um banco da canoa de tal maneira que podia, com facilidade, virar para todas as partes; assim, disparando para um lado, podiam virá-lo e disparar para o outro.

A tripulação compunha-se de 12 soldados, com seu alferes e oito ou nove negros remadores com seus uniformes. O alferes tinha na canoa, para sua defesa do sol e da chuva, um camarote toldado muito bom, com cortinas e assentos. Os soldados também levavam no meio da canoa um toldo acomodado para seu resguardo. Os remadores iam à proa e à popa, e um, com o remo, servia de timoneiro.[83]

Não se restringe o Padre Quiroga a descrever a canoa armada em guerra. Faz também uma interessante descrição dos cuidados que tinham seus tripulantes ao acampar, o que faziam todo dia ao entardecer, pois as canoas não viajavam à noite.

Para dormir, tanto os tripulantes das canoas de guerra como os que viajavam nas de carga preveniam-se procurando antes do anoitecer algum local à margem do rio onde o mato fosse bastante cerrado e tivesse muitos abrolhos e espinhos, "de lo cual hay en aquella tierra abundancia entre los árboles".

Ali varavam as canoas e com facões abriam uma clareira em semicírculo ou meia-lua, na qual armavam a tenda do alferes. Essa tenda era de baeta forrada com tecido leve [84], "por haber mostrado la experiencia que esta especie de tiendas resiste mejor al agua." Tinha oito passos comuns de comprimento, e mais de três varas de altura, e, por cumeeira, uma grossa taquara.

Os soldados e remadores penduravam suas redes às árvores e as cobriam com um grande lençol *(sábana)*, que por ambos os lados chegava até ao solo. Esse lençol, diz Quiroga, servia não só para defender da chuva como principalmente para defender dos mosquitos, "de los cuales hay en aquellos rios increible multitud". Para meter-se na

rede sem que ao mesmo tempo entrassem os mosquitos, era preciso levantar o lençol do solo somente o necessário para entrar se arrastando, sem deixar nenhum espaço pelo qual eles pudessem penetrar, porque, se entrassem, não deixavam de inquietar toda a noite.

Pela descrição, vê-se que a *sábana* era o famoso *mosquiteiro* usado pelos monçoeiros.[85]

Para não serem surpreendidos pelos *infiéis do rio,* que eram os Paiaguás, e "otra nación que solamente se deja ver en el río de los Porrudos", deixavam sempre um soldado de sentinela protegido por alguma estacada ou arbustos espinhentos, o qual tinha sempre à mão muitos fuzis carregados para poder fazer fogo se fosse necessário, enquanto acudiam os outros soldados.

Pela parte da terra não seria fácil serem acometidos, não só em virtude do impenetrável emaranhado do mato cerrado como "por la vigilancia de algunos perros que llevan siempre consigo los portugueses".

Arremata, portanto, Quiroga sua descrição das canoas de guerra de Mato Grosso com outra revelação interessante — o emprego de cães.[86]

As famosas pecinhas de amiudar

José Quiroga elogia a presteza da artilharia da canoa de guerra. E os documentos fazem largas referências às *pecinhas de amiudar.*

Que peças seriam essas?

Rolim de Moura, em carta de 13 de julho de 1751, informa que essas pecinhas "que chamam de amiudar os tiros" eram "da invenção do Venol"(sic).

"(...) na minha viagem, trouxe uma pecinha que havia pedido ao governador do Rio de Janeiro, daquelas a que chamam de amiudar os tiros da invenção do Venol (sic), que veio montada de forma que na mesma marcha fazia fogo sobre um e outro bordo sem embaraçar o governo da canoa."[87]

Cremos que *Venol* deve ser *Weinholtz,* Frederico Jacob Weinholtz, natural de Rendsbourg (Holstein), famoso por inventos e aperfeiçoamentos que introduziu na artilharia. Foi, em 1736, contratado por D. João VI como instrutor de artilharia. Introduziu em Portugal a *Artilharia Weinholtz* na qual figuram as famosas peças que faziam 20 tiros no espaço de um minuto e uma outra "que despendia com a mesma celeridade uma granada de que saíam 50 balas miúdas", arma essa "de que os ingleses se dizem inventores, mas que empregaram pela primeira vez em 1809".

A Gazeta de Lisboa, de 23 de novembro de 1752, que noticia sua morte a 13 do mesmo mês, faz o elogio dos serviços que prestou em Portugal.

"(...) serviu utilissimamente, mostrando na faculdade da artilharia novos descobrimentos, até este tempo incógnitos, ensinando e industriando a nação portuguesa com muito amor e comunicando-lhe utilíssimos segredos e inventos. Foi célebre entre estes o das peças aceleradas, que dão 20 tiros em um minuto, as quais foram de grande serviço na Índia no ano de 1740, e trabalhava atualmente em levantar do abatimento em que está a ciência da artilheiria neste reino."[88]

Em 9 de novembro de 1752, o governador do Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em carta ao irmão, Conde de Oeiras e futuro Marquês de Pombal, manifesta a opinião de que a tropa que fosse enviada a Mato Grosso, para prevenir qualquer ataque dos índios das missões jesuíticas espanholas, deveria levar *duas peças do novo invento,* as quais causariam tal *horror a estes bárbaros, que nenhum parará diante delas.*

"A tropa que subir pelo Madeira e Guaporé deve ser poderosa, porque os padres têm as três aldeias que devem ceder-nos, e a de Santa Rosa é considerável, pois me afirmam que tem muita gente de armas, e chegam até o ponto

de dizerem que passam de três mil arcos. Para todo o sucedido, me parecia que, para dar calor às tropas, deveriam também ir naquele corpo de gente duas pecinhas do novo invento para rebater qualquer desobediência ou insulto que estes padres queiram fazer, e, se se presentar (sic) ocasião, creio que as tais peças farão um excelente efeito e que farão horror a estes bárbaros, que nenhum parará diante delas."[89]

Entre elas, *peças de amiudar*, que pediu ao Dr. Teotônio da Silva Gusmão adquirisse no Pará. Pede, porém, ao governador que as faça examinar, antes, por oficial inteligente.

"(...) e como o conhecer a boa qualidade dessas cousas não é da sua profissão, peço a V. Exª queira ter a bondade de as mandar examinar por algum oficial inteligente, principalmente umas pecinhas, que o dito me diz, tem um es-



— Peça de artilharia encontrada em Vila Bela, antiga capital de Mato Grosso. Teria sido usada nas embarcações armadas em guerra. (Foto reproduzida de *Reminiscências de Um Sertanejo*, de Frei Francisco Marial Herail, São Paulo, 2ª ed., s/d.)

Preparando secretamente em 1758 os planos de ocupação da abandonada missão espanhola de Santa Rosa, Rolim de Moura, citando Camões, procurou precaver-se com mais armas e munições:

"Porém, sem embargo disso, sempre acho conveniente prover-me mais do que estou de armas e munições; porque nunca louvarei ao capitão que disse não cuidei."[90]

trangeiro nessa cidade, que, sendo de quarta de libra para cima até uma libra, são de grande serviço, assim por poderem armar-se para amiudar como por serem capazes de montar-se em qualquer canoa."[91]

Em carta de 18 de dezembro de 1761, informa o governador a Francisco Xavier de Mendonça Furtado:

"Desde que cheguei ao Mato Grosso (...) não perdi ocasião nenhuma que se

me ofereceu de comprar para a Fazenda Real pecinhas de artilharia; e assim tenho ajuntado aqui nove, de libra, meia libra, e quarta de libra, das quais me mandou três o general do Pará. Mas ainda não são as que bastam para guarnecer o forte que se há de fazer em N.Sª. da Conceição, e as embarcações, posto que cada uma delas não leva mais que uma peça, assentada porém perto da proa, em uma carretinha, sobre um pranchão, de forma que faz fogo para um e outro bordo."[92]

Rolim providenciou também "a palamenta necessária para amiudarem os tiros".

"Para as ditas pecinhas se tem feito a palamenta necessária para amiudarem os tiros, e alguns bota-fogos próprios ao mesmo fim."[93]

Espoletas Rolim não mandava fabricar, embora soubesse o seu segredo; não existia em Mato Grosso o que se precisava para a fabricação, e não mandava vir para que o segredo não fosse descoberto. Mas a falta delas não retardava muito a amiudação dos tiros.

"Espoletas não; porque ainda que sei o segredo delas, não há aqui o que se precisa para a sua fábrica; e para que este se não penetre, me não tenho resolvido a mandá-lo vir. Mas o pequeno calibre das peças faz (com que) aquela falta não retarde muito a amiudação dos tiros, a que dá bastante presteza o soquete em ângulo; o cartucho da pólvora unido com a bala, ou com a lanterneta de bala miúda, ou de perdigotos; e o bota-fogo."[94]

Em carta de 16 de agosto de 1763, dirigida ao mesmo Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Rolim de Moura diz que se o rei lhe pudesse enviar *peças de amiudar,* seria conveniente enviar também *espoletas carregadas.* Volta a dizer que não as fabricava para que não se conhecesse o seu segredo, e revela que sabia a sua composição através da obra de Alpoym.

"Se S. M. for servido mandar-me remeter alguma, ou algumas peças de amiudar, será conveniente vir logo bastante número de espoletas carregadas; porque ainda que eu sei o segredo de Alpoym de sua composição (...), nunca me resolvi a fazê-las, com receio de dar a perceber o seu artifício."[95]

Acrescenta ainda que "os bota-fogos para as mesmas peças tenho aqui feito por várias vezes, e necessito, para a sua composição, de salitre e enxofre (...) (e) de bastante breu."[96]

Quanto às balas, pede Rolim de Moura que sejam enviadas de Portugal nos calibres das peças. Em Mato Grosso havia peças de um quarto, meia, três quartos e uma libra. Para as de um quarto e de três quartos havia mandado fazer formas para fundir balas de chumbo; nas demais eram usadas palanquetas de ferro batido.

"As balas de peça só de lá podem vir ajustadas aos calibres das que vierem. As que aqui tenho são de quarta, meia libra, três quartas e de uma libra, para as quais é bom virem balas que lhes sirvam. Para as de quarta e de três quartas, tenho aqui forma que mandei fazer para fundi-las de chumbo, e para as outras se supre com palanquetas de ferro batido."[97]

Pede também granadas com espoletas de morrão, peças de maior calibre — de oito até doze —, ingredientes para os *fogos artificiais,* pólvora e bala.

"Necessito também de granadas de mão com as suas espoletas de morrão, que há tempos pedi ao Pará, mas não o havia para se me remeter, e havendo S.M. por bem mandar-me um ou dois engenheiros, será conveniente trazerem consigo os ingredientes que entram nos fogos artificiais mais precisos, algumas peças de maior calibre, como as de oito, até doze, por conta do poder das dos inimigos das paliçadas, que têm ou ajuntarem daqui em diante, e pólvora e bala em abundância."[98]

Em carta de 31 de maio desse mesmo ano, ele já havia exposto a necessidade que tinha de peças, granadas, mu-



— Peça de artilharia encontrada em Vila Bela, antiga capital de Mato Grosso. Teria sido usada nas canoas de guerra ou nos botes armados em guerra do Guaporé. (Foto do Sr. Elízio Ferreira de Souza, secretário municipal de Educação e Cultura de Vila.)

nições e ingredientes para o preparo dos fogos artificiais:

"Eu necessito de armas, balas, pólvora, munição, chumbo em barra, salitre, enxofre, breu, alcatrão, e alguns ingredientes mais dos que entram nos fogos artificiais, principalmente óleos; como também de granadas, e alguma peça de doze, e outras de uma a duas libras; ferro, aço, baetas, estopas, liagens e pederneiras."[99]

No dia 22 de junho de 1763, com o primeiro socorro enviado de Vila Bela, chegaram ao Presídio de Nossa Senhora da Conceição duas pecinhas de calibre de meia libra.[100]

Em 1763, Rolim de Moura tentou assentar em uma posição abrigada algumas peças de amiudar para dali bater a paliçada dos espanhóis na foz do Itonamas.

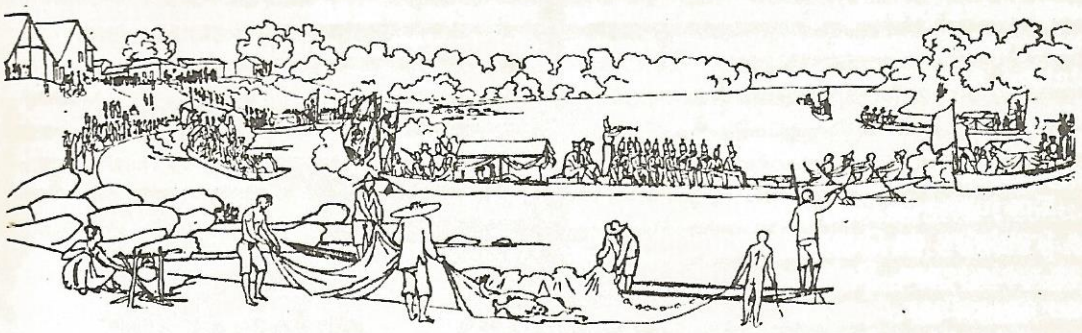
"(...) fui lá a vinte e tantos de abril, com 40 homens, assim soldados como negros, para ver se os podia alojar naquela paragem e assentar algumas peças de amiudar, mas o terreno nos não deu lugar (...)."[101]

No dia 7 de novembro de 1763 chegaram ao Presídio de Nossa Senhora da Conceição, com a tropa de socorro enviada pelo governador do Grão-Pará, Manuel Bernardo de Melo e Castro, duas peças de artilharia, uma de calibre 4 e outra de calibre 3, e quatro pedreiros de meia libra.[102]

Não resta dúvida de que Rolim de Moura, montando nas embarcações armadas em guerra de Mato Grosso as *pecinhas de amiudar*, equipava-as com uma das mais adiantadas armas da artilharia da época.

Iconografia das Canoas de Guerra

O desenhista francês Hercules Florence, que viajou pela rota das monções



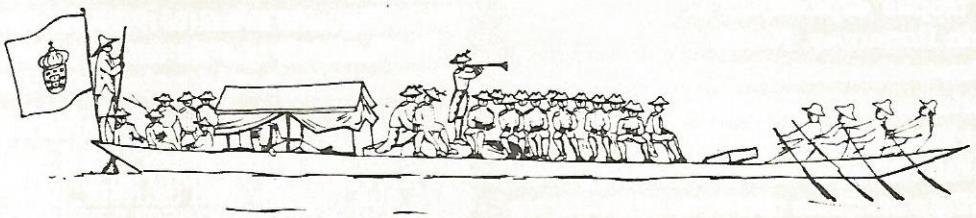
— "Expedição do Porto de Cuiabá, contra os Índios Guaicurus" — Canoas de guerra desenhadas por Hércules Florence, em 1827. Substituindo a bandeira imperial pela real, e o fardamento dos soldados pelos dos antigos dragões, teremos uma canoa armada em guerra do século XVIII. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829.*

em época em que já era pouco freqüentada, deixou vários desenhos de canoas. Ele chegou a Cuiabá no dia 30 de janeiro de 1827.

Examinando o desenho "Expedição do Porto de Cuiabá contra os Índios Guaicurus", verificamos que representa canoas de guerra exatamente como as descritas pelos cronistas e viajantes do século XVIII.

A canoa que aparece longitudinalmente, dominando a cena, só difere das antigas pela bandeira imperial que arvora à popa — a canoa em si é a mesma. Substitua-se a bandeira pela antiga bandeira real, acrescente-se próximo à proa a *pecinha de amiudar,* e substitua-se o fardamento dos soldados pelos dos antigos *dragões* e pedestres e teremos, de corpo inteiro, uma *canoa armada em guerra* dos tempos da colonização.

Nela aparecem quatro escravos remeiros à proa, no meio 12 soldados sentados, um corneteiro em pé, mais dois soldados sentados atrás do corneteiro; depois, o comandante da canoa sentado dentro de seu camarote de baeta e, logo a seguir, na popa, mais seis pessoas (soldados e remeiros), e, finalmente, o remeiro, que, com o seu remo, servia de timoneiro à embarcação.



— *Reconstituição da canoa armada em Guerra do século XVIII, baseada no desenho de H. Florence.*

Canoas de guerra no Guaporé

As *canoas armadas em guerra,* empregadas a princípio nos Rios Cuiabá, Paraguai, Taquari e outros da bacia platina, foram introduzidas depois por Rolim de Moura no Guaporé e outros da Bacia Amazônica no Noroeste mato-grossense.

Em junho de 1756, quando a situação na fronteira do Guaporé começou a ficar mais tensa, Rolim de Moura mandou aparelhar duas canoas e informa em carta: "(...) lhes mando meter duas pecinhas, alguns bacamartes e o maior número de armas que puder, para com vantagem destas poder suprir a diferença do número."[103]

"Com efeito, saiu desta vila o alferes de dragões a 27 de dezembro com duas canoas armadas em guerra, com duas pecinhas de amiudar e bastante armas de fogo e perto de 40 homens, entrando dragões, sertanistas, pedestres e índios Bororós, que são os mais esforçados que há por estas terras e usam bem as armas de fogo."[104]

Em abril de 1760, o governador dirigiu-se ao Sítio das Pedras, na margem do Guaporé, e ordenou ao Alferes de Dragões Francisco Xavier de Orta Tejo:

"(...) fosse em uma canoa de guerra até abaixo da Barra do Mamoré, a esperar outra canoa, que se sabia vinha do Pará com carga pertencente à Fazenda Real, e acautelando com isto algum encontro que pudesse haver com embarcações castelhanas (...)."[105]

Em abril de 1763, já com a ameaça das tropas espanholas acampadas na foz do Itonamas, Rolim de Moura despacha uma canoa de guerra para proteger as embarcações portuguesas e para evitar que pelo rio chegasse auxílio das missões ao inimigo.

"Depois disso começou a lembrarme a utilidade, e necessidade, que havia de passar uma canoa de guerra para a parte de cima do alojamento dos inimigos para segurar os nossos comboios, e embaraçar os que vinham aos inimigos de sete aldeias castelhanas, que se servem do nosso rio, e ainda para dar na de S. Miguel, que nos fica mais vizinha."[106]

No desenrolar das operações militares, as canoas de guerra foram largamente empregadas.

Montarias em operações de guerra

Além de aperfeiçoar as canoas de guerra, Rolim de Moura apropriou ao uso militar outras embarcações da região.

As *montarias,* pequenas, leves e ligeiras usadas inicialmente nas monções apenas para supri-las de pesca e caça, e depois "para espiar e descobrir os gentios, e dar parte", foram empregadas em missões de reconhecimento e para transmitir ordens e assegurar as comunicações.

A *relação do que se tem passado nas fronteiras de Mato Grosso* (1759-1764) atesta a valiosa contribuição das *montarias* nas operações militares de defesa do território:

—"(...) ficando também duas canoinhas de fazerem rondas de noite e trazerem algum aviso necessário a este quartel."

—"Dia 16, de madrugada, se expediram seis índios escolhidos em uma canoinha com carta ao Sr. General do Pará, em que S. Exª o informava do bloqueio em que estava, pedindo-lhe gente, armas e munições."

— "Para que em Vila Bela se soubesse o estado em que estávamos expediu S. Exª segundo aviso (...), levando a carta um soldado que no dia 30 saiu com uma canoinha e dois índios."

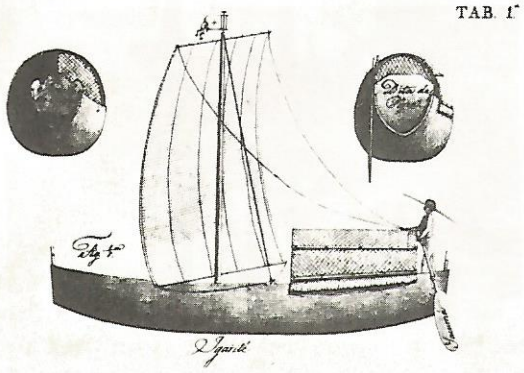
—"(...) mandou no dia 22 uma canoinha com um aventureiro e dois negros, para que fossem com cautela, para ver se (...) descobriam algum estabelecimento dos castelhanos."

—"(...) cujo soldado saiu em uma canoinha para cima do alojamento dos

castelhanos na madrugada do dia 17 (...)."

— "(...) e na madrugada do dia 8 adiantou-se em uma canoinha com um soldado, um aventureiro e uns negros, para poder chegar a horas de não perder a empresa, pois via que a canoa grande não podia vencer a viagem antes do amanhecer."

TAB. I



— *Igarité (Alexandre Rodrigues Ferreira, Viagem Filosófica,* 9ª década do século XVIII)

Igarités e botes armados em guerra no Guaporé

Até Vila Bela, capital de Mato Grosso, situada à margem do Guaporé, chegavam as embarcações das monções do Pará, e Rolim de Moura, verificando serem adequadas a se armar em guerra para o patrulhamento do rio, reuniu quatro delas, uma das quais para seu próprio uso (carta de 18 de dezembro de 1761).

"Por me parecer que as embarcações do Pará são próprias para este intento, tenho já aqui ajuntado quatro, em que entra u'a minha. Destas, duas se acham com coberta lavada, e preparadas de modo a se poderem armar em guerra; e a terceira pretendo fazer o mesmo, como também a minha, sendo necessário."[107]

Entretanto, essas embarcações eram feitas de tábuas e precisavam ser calafetadas e reparadas periodicamente; e como não havia em Mato Grosso profissionais habilitados nesses serviços, ele escreveu ao governador do Pará pedindo que lhe mandasse um mestre ou oficial capaz e, sempre que possível, remetesse breu e alcatrão para calafetagem, porque os que normalmente fazia a navegação do Pará só traziam o que era necessário para cada viagem.[108]

Em 16 de agosto de 1763, Rolim de Moura volta a dizer que, para os bota-fogos das peças de artilharia e para essas embarcações, necessitava "continuamente de bastante breu, e ainda que do Pará me tem vindo por várias vezes, nunca é tão bom como o do Reino."[109]

Portanto, ao contrário das embarcações das monções de Cuiabá, que eram feitas de um só tronco de árvore, segundo a técnica indígena (canoas monóxilas), as do Pará eram feitas segundo a técnica européia, com um esqueleto de madeira e tábuas.

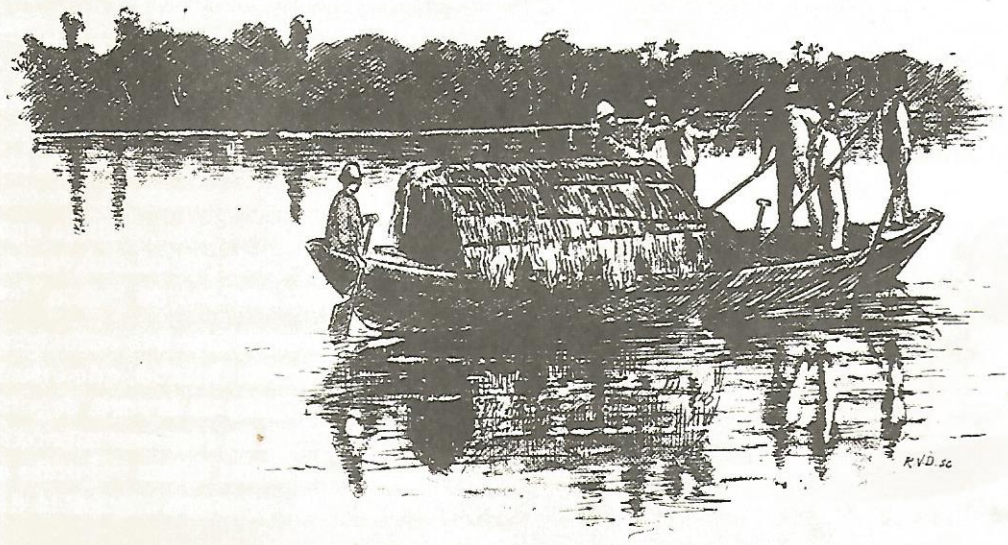
As *igarités* e *botes* vindos do Pará eram considerados por Rolim de Moura as embarcações mais adequadas à navegação do Guaporé.

"(...) para as embarcações, principalmente botes e igarités, que são as de melhor uso neste rio (...)."[110]

Nos documentos de Mato Grosso do século XVIII, elas aparecem com as designações: *bote, bote do Pará, grande canoa do Pará, garité, agarité, o agarité, igarité.*

As embarcações das monções do Pará eram bem maiores que as das monções de Cuiabá. Alguns autores dão às canoas de Cuiabá capacidade entre 300 e 400 arrobas de carga, e às grandes embarcações da rota do Pará, 1.000 a 2.000 arrobas.[111]

Silva Pontes, descrevendo o encontro que teve, em 17/10/1781, no Salto do Teotônio, no Rio Madeira, com uma monção de mercadores de Mato Grosso que vinha do Pará, compara algumas das embarcações que a compunham aos bergantis que navegavam da Irlanda para a Península Ibérica, e diz que transportavam 1.200 arrobas e mais.



— Igarité (Henri Coudreau, *Viagem ao Xingu*, 1896)

"Constava de 13 canoas grandes, algumas delas como os bergantis em que andam de Irlanda para Portugal e Espanha. Trazem em grande velame 1.200 e mais arrobas de peso."[112]

Ricardo Franco de Almeida Serra, em 1799, confirma que os maiores botes das monções do Madeira Guaporé transportavam 2.000 arrobas de carga.

Luís d'Alincourt, escrevendo em 1828, diz que em Mato Grosso utilizavam no rio Madeira grandes barcos que transportavam de 1.000 a 2.000 arrobas (portanto os botes do Pará), igarités, canoas e batelões. E fornece uma importante informação sobre as igarités.

"As embarcações até aqui empregadas nesta navegação, constam de grandes barcos, que carregam mil a duas mil arrobas; garités (sic), que têm no fundo um grosso tabuão, donde partem cavernas, sobre as quais se prega o tabuado."[113]

Os botes eram equipados por Rolim de Moura geralmente com duas peças de amiudar, uma na proa e outra na popa.

Em 18/12/1761 Rolim de Moura informa ter aumentado o poder de fogo das embarcações de guerra com a adaptação de bacamartes a seus bordos por meio de argolões.

"Tenho-me provido de bacamartes, que além de outras serventias, que podem ter, julgo úteis para as embarcações, presos a seu bordo por argolões, o que já se acha executado em uma; de forma que, ficando seguros contra o repuxo que fazem ao disparar, têm toda a liberdade necessária para as pontarias."[114]

Para os escravos que não sabiam atirar, mandou encabar, em hastes compridas, foices e choupas de ferro para defender as embarcações da abordagem, como já havia feito para as canoas de guerra de Cuiabá.

"E para armar os negros que não souberem atirar, mandei encabar em hásteas compridas fouces roçadouras, e várias choupas de ferro, que eu havia mandado fazer para armar as canoas de guerra, que escoltavam as monções do Cuiabá; o que pode ter bom uso, ain-



— Bote (Dr. João Severiano da Fonseca, *Viagem ao Redor do Brasil* 1875-1878)

da para os que sabem atirar, nas ações de mão; e principalmente em defender as escaladas, e assaltos."[115]

Com todo esse aparato, os botes ficavam bem mais poderosos que as canoas dos espanhóis. E, mesmo sem ele, eram superiores a elas.

Em carta de 31 de maio de 1763, o governador informa que, no seu entender, uma escolta de 60 homens podia conduzir qualquer socorro do Pará a Mato Grosso pelos rios, e só dificilmente seria atingida pela artilharia espanhola, postada na outra margem. E acrescenta:

"Pelo que só lhes fica o recurso de embaraçarem a passagem com canoas. Porém, os botes do Pará têm grande vantagem sobre elas (...)."[116]

A *Relação do que se tem passado nas fronteiras de Mato Grosso* (1759-1764) e outros documentos registram o largo emprego que tiveram na época igarités e botes nas operações de guerra contra os espanhóis.[117]

"Tanto que tive esta notícia, mandei logo para aquela parte que fica duas para três horas de distância deste destacamento, um bote guarnecido e uma garité para averiguar com mais individuação o que aquilo era, e depois marchei eu para a mesma parte com os outros dois botes." (Carta de 31 de maio de 1763).

"(...) e com o bote que serve de guarda avançada tenho sempre uma garité com uma pecinha cavalgada, que lhe não deixa de noite acender fogo, nem lá dentro do acampamento (...) (carta de 31 de maio de 1763)"

"Desde que os inimigos se postaram em Itonama tenho conservado sempre à vista dele vinte e tantos homens em um bote e duas igarités para observá-los de dia e de noite; com o que talvez se conseguiu que eles nunca se alargaram de sua estacada, nem para a nossa banda, nem da sua mesma rio abaixo, tendo terra firme em uma e outra parte; e com isto nunca as nossas ca-

noas acharam impedimento para passarem assim para cima, como para baixo, tanto que faltava o luar." (Carta de 17 de agosto de 1763.)

"(...) indo (...) o cabo José da Cunha com uma igarité com uma pecinha de artilharia montada." *(Relação)*

"Tendo dado ordem ao tenente de dragões para que naquela madrugada descesse pelo rio com maior número de canoas que lhe fosse possível e fizesse com elas frente ao inimigo para lhe ocupar a atenção aquela parte, e para a dos botes, donde se lhe havia de fazer fogo com uma pecinha montada em uma igarité e com esta diversão se descuidarem da parte da terra que se havia de atacar." *(Relação)*

"Neste conflito, podendo o tenente de dragões desembarcar com alguma gente para ajudar a ação, e fazendo fogo a igarité que estava com os botes, veio por duas vezes, sem receio da artilharia inimiga que lhe atirou, a embicar em terra." *(Relação)*

"Mandei daqui um soldado em uma igarité na noite de 18 para 19 para levar aviso à vila e aos moradores do caminho desta novidade; o qual passou à sombra do mato, sem ser sentido (...)" (Carta de 31 de maio de 1763.)

"Pelos mesmos papéis se soube que estavam determinados a fazerem outra paliçada na Barra do Mamoré. Foi uma igarité a examinar isto com um pedestre chamado Manuel Pereira, cinco negros armados e um índio do Pará sem arma." (Carta de 31 de maio de 1763.)

"(...) mandou, no dia 15, uma igarité a rondar e espiar até aquele Rio (Mamoré), embarcando-se nela um soldado, um aventureiro que a pilotasse e quatro pedestres que a remas-remassem." *(Relação)*

"(...) fizeram alto pouco acima deste posto, onde o rio se ajunta com um sangradouro, e dali mandou S. Exª ao sargento, no igarité, fosse dar parte ao tenente que estava no bote de observação (...)" *(Relação)*

"Mandou S. Exª, no dia 13, saísse uma igarité com um pedestre, cinco negros e um índio a espiar o rio até a barra (do Mamoré)." *(Relação)*

(...) mandou S. Exª reedificar, acrescentanto outras precisas para quartéis, e o dito Senhor, em dois meses que nele se demorou, fez sua assistência na câmara do bote, em que tinha vindo de viagem." *(Relação)*

"Mandou S. Exª logo um bote de guerra guarnecido de dez soldados, comandados pelo Alferes Marcelino Rodrigues, para que reconhecesse que gente era e dar parte de tudo, sem que se retirasse por conta do que, o acompanhou uma igarité (...)" *(Relação)*

"Com esta notícia pareceu a S. Exª que o intento dos castelhanos era vir a este forte (...) se puxou por quase toda a guarnição e com ela se guarneceram quatro canoas, o bote de S. Exª e outro, não dando a gente para mais." *(Relação)*

"(...) chegou na madrugada do dia 10 de agosto, dedicado ao glorioso mártir S. Lourenço, uma igarité com dois soldados e uns índios, mandados pelo Senhor General do Estado do Grão-Pará, a trazerem o tratado definitivo da paz (...)" *(Relação)*

"(...) levando o alferes ordem para retirar o bote que, à vista da estacada, servia de guarda avançada, ficando porém uma igarité e nela um soldado (...)." *(Relação)*

"No dia 7 nos chegou um socorro mandado pelo Ilmº e Exmº. Sr. Manoel Bernardo de Melo e Castro, governador do Grão-Pará (...) tudo conduzido em um bote, duas canoas e dez igarités, remadas por índios, sendo guia do caminho o Sargento-Mor patrício João de Sousa de Azevedo."

"No dia 18 chegou a este posto, em uma igarité, um cabo-de-esquadra mandado pelo Senhor General do Grão-Pará com cartas da Corte e a notícia de ficar naquela cidade o Ilmº e Exmº João Pedro da Câmara, que vem suceder no go-

verno desta capitania o seu tio, o Ilmo e ExmoDom Antonio Rolim de Moura." *(Relação)*

O plano estratégico de defesa naval de Mato Grosso de D. Antônio Rolim de Moura

A Coroa portuguesa desejava estabelecer o Rio Guaporé como limite entre os seus domínios e os da Espanha. Antes mesmo de ser assinado o Tratado de Madri (13 de janeiro de 1750), no qual essa divisória era reconhecida, as instruções régias ao primeiro governador de Mato Grosso, D. Antônio Rolim de Moura, datadas de 19 de janeiro de 1749, continham recomendações sobre o assunto.

No ano de 1743, dizem as Instruções, os jesuítas espanhóis de Moxos, "por emulação de que os mineiros de Mato Grosso descessem pelo Rio Guaporé", fundaram uma missão na margem oriental, "intentando por essa forma apossar-se da navegação daquele rio e impedi-la aos meus vassalos".[118]

Para evitar a pretensão dos espanhóis, devia o governador fomentar a navegação e a pesca no Guaporé.

"Fareis freqüentar quanto for possível a navegação e pesca do Rio Guaporé, para que não tome vigor com a negligência da nossa parte a pretensão em que têm entrado os espanhóis de senhorear-se delas."[119]

Quanto à comunicação de Mato Grosso com o Pará através desse rio, "que será o meio mais eficaz para destruir aquela pretensão e para fortalecer as terras do vosso governo", a orientação seria dada posteriormente.[120]

Essa comunicação era proibida pela Coroa, e só excepcionalmente permitida. Entretanto, Rolim de Moura não esperou ordens de Portugal, e deu autorização a várias pessoas para realizar viagem ao Pará. E instou para que essa navegação fosse liberada (carta datada de Cuiabá a 27 de junho de 1751, dirigida a Diogo de Mendonça Corte Real, e outras).

Em 18 de abril de 1753, o Governador do Pará Francisco Xavier de Mendonça Furtado comunicava a Rolim de Moura ter sido autorizado pelo Rei o comércio e a navegação do Pará com Mato Grosso.[121]

Quando Rolim de Moura chegou a Mato Grosso, além da Missão de Santa Rosa, os jesuítas espanhóis haviam fundado mais as de São Simão e São Miguel na margem oriental do Guaporé. Toda sua ação diplomática junto aos missionários espanhóis foi no sentido de fazer com que mudassem essas missões para a margem espanhola antes mesmo da chegada dos comissários encarregados das demarcações dos limites do Tratado de Madri.

"A conservação desta capitania, que é uma parte bastantemente considerável das nossas conquistas, depende muito de termos livres as comunicações com o Pará pelo Rio Guaporé, o que não pode ter efeito estando os espanhóis situados de uma e outra (parte) de sua corrente, e assim me parece que temos jus à margem oriental, por aquele direito que os franceses chamam de *bienséance*."[122]

Sendo os portugueses senhores da navegação do Guaporé, e tendo o rio origem e barra dentro dos territórios portugueses — diz o governador — não poderiam os espanhóis ser senhores das duas margens.

"(...) pelo Anal da Câmara desta Vila, consta o que já disse acima, que primeiro rodaram portugueses pelo Guaporé até o Pará, que os padres espanhóis se estabelecessem da nossa banda e parece incompatível que, tendo nós a posse do meio do rio, sejam os espanhóis senhores de ambas as margens, principalmente tendo o mesmo rio a origem e fim dentro das terras de Portugal."[123]

Rolim de Moura ressalta a importância da comunicação fluvial entre Mato Grosso e o Pará.

"(...) dando-se estas duas capitanias a mão, é claríssima a nossa vantagem sobre os espanhóis."[124]

Em outra passagem, ele explicita melhor a vantagem dessa ligação — em caso de guerra, Mato Grosso receberia reforços do Porto de Belém do Pará mais rapidamente do que os espanhóis limítrofes de seus portos de mar.

"A vantagem que aqui temos sobre os espanhóis é a maior facilidade com que nos podem vir os socorros do Pará, do que a eles dos seus portos de mar. Assim, parece que a razão da política pede que procuremos ampliar essa mesma vantagem, o mais que nos for possível; com o que não só seguraremos a conservação destas minas, mas poderemos dar que temer aos espanhóis; por estarmos aqui tão contíguos ao Peru, aonde entendo que eles têm as melhores minas."[125]

Em muitos outros relatórios e cartas que enviou à Corte, Rolim de Moura insiste na importância estratégica da ligação fluvial Vila Bela — Pará.

"Sem os (socorros) do Pará não é possível poderem subsistir estas Minas, nem conservar-se sem grande detrimento e despesa a posse deste rio; porque só dali podem vir com abundância, e menos dilação, assim armas como munições, e enquanto a fazendas, principalmente os molhados, que por outra qualquer via vêm com muito maior risco, despesa e demora."[126]

"Porém, este pequeno corpo, que aqui tenho, faz as vezes de um exército: pois dele depende a conservação desta fronteira e talvez da capitania, a qual só com (a perda) da comunicação do Pará perderia um dos mais eficazes meios de conservar-se."[127]

Continuando a guerra, não pode esta capitania subsistir sem os socorros do Pará; não tanto de gente, como de munições; que para virem de outra parte é muito mais custoso e dilatado."[128]

Rolim de Moura chega a dizer que "a única conveniência que do Tratado de Limites resulta a esta capitania é ficarmos inteiramente senhores da margem oriental deste Rio Guaporé, para não haver cousa que embarace o nosso comércio com o Pará".[129]

Mas Rolim de Moura não ficou só no plano teórico e político-diplomático. Em pleno coração da América do Sul, a mais de três mil quilômetros de distância do porto de mar mais próximo pelas vias de comunicação existentes então, ele baseou a defesa da fronteira noroeste da capitania — a mais ameaçada na época — num plano estratégico naval, como informa em carta de 18 de dezembro de 1761 a Francisco Xavier de Mendonça Furtado.[130]

Podendo os espanhóis tentar estabelecer-se na margem portuguesa, ele observa que seria impossível guarnecer com tropas todos os pontos suscetíveis de ocupação, e que o modo mais fácil de evitar a penetração seria fazer-se "mais poderoso do que os espanhóis neste rio, por meio de boas embarcações, bem artilhadas e guarnecidas".

"Ocupar todas estas paragens com destacamentos, e fazer em cada uma delas um forte, seria cousa de grandíssima despesa e impossível por ora de prover de mantimentos; e assim me parece que o meio mais fácil, e ainda mais eficaz, de evitar isto é fazer-me mais poderoso do que os espanhóis, neste rio, por meio de boas embarcações, bem artilhadas e guarnecidas."[131]

Acrescenta Rolim de Moura que, com isso, não só impediria os espanhóis de se estabelecerem na margem portuguesa como também na própria margem, pois, como a região se alagava periodicamente, formando pantanais, até mesmo suas missões ficavam ilhadas "e por isso expostas a quem por água tiver maior poder".

"O que, conseguido, não só se dificulta aos espanhóis estabelecerem-se da nossa banda, mas ainda da sua; me parece lhes será muito trabalhoso conservar-se depois de haver rompimento; porque tanto que há pantanais, a maior parte das terras alagam, e as mesmas Missões de Castela ficam ilhadas e por isso expostas a quem por água tiver maior poder."[132]

Assim, com embarcações de guerra, Rolim de Moura poderia atacar as missões jesuíticas espanholas, único apoio logístico com que a tropa inimiga poderia contar naquela remota região.

As cheias anuais, além de insularem as posições espanholas, aumentavam ainda mais o raio de ação e o campo de manobra das embarcações armadas em guerra, possibilitando a Rolim de Moura levar a guerra ao coração do território inimigo.

A utilização das vias fluviais dava também mais mobilidade e rapidez às tropas de Mato Grosso.

A estratégia naval de Rolim de Moura foi posta à prova pela primeira vez em 1763, quando os espanhóis tentaram invadir a capitania através do Guaporé.

Em abril desse ano, os espanhóis concentraram-se na Barra do Itonamas, a cerca de três horas de viagem do Forte de Nossa Senhora da Conceição, onde se encontrava o governador.

Pelo rio, em canoas ligeiras, ele enviou pedidos de socorro a Vila Bela e ao Pará.

A 16 de abril, os espanhóis embarcaram em cerca de 40 canoas, e Rolim de Moura, temendo que eles fossem estabelecer-se em local que deixasse o forte ao alcance de sua artilharia, assentou que "o melhor partido, neste caso, era combater no rio", e marchou contra eles com quase toda a guarnição embarcada em dois botes e quatro canoas.

Dois foram os motivos pelos quais Rolim de Moura resolveu sair-lhes ao encontro: sendo índios os remeiros dos espanhóis, abandonariam as canoas logo que fossem dadas as primeiras descargas, e sendo o encontro no rio, não poderiam os espanhóis usar sua artilharia, que era mais numerosa que a dos portugueses, e de maior calibre.

"(...) embarcamos todos para encontrarmos com o inimigo antes no rio; porque, como os seus remadores são índios de pouco ânimo, era natural que às primeiras descargas se deitassem à água, deixando as canoas sem governo, o que sem dúvida as poria em grande confusão. Além disso, como o em que mais se fundam é na sua artilharia, por ser mais em número, e de muito maior calibre que a nossa, esta lhe ficava ociosa no rio, e me pareceu nos não convinha deixá-los tomar terra perto de nós, pois a têm a tiro de peça deste posto."[133]

Assim, as canoas espanholas apenas transportavam a artilharia, não podendo eles fazer uso dela, ao passo que as embarcações de guerra dos portugueses estavam equipadas com as peças de amiudar.

Rolim avançou em formação de batalha, "com as bandeiras soltas e tocando as caixas", mas os espanhóis não aceitaram o desafio e recolheram-se ao porto de sua paliçada.

Em 5 de maio, Rolim de Moura enviou uma expedição contra a Missão de São Miguel, situada à margem do Rio Baures, habitada por 500 a 600 índios. A expedição, que se compunha de uma igarité, uma canoa e três canoinhas, e conduzia uma pecinha de artilharia, conseguiu seus objetivos, que eram evitar que a missão fornecesse víveres e outros auxílios aos espanhóis e obter suprimentos, que começavam a escassear no forte português.

Chegaram pelo rio os reforços pedidos ao Pará e Vila Bela, e Rolim de Moura decidiu atacar a paliçada espanhola.

Dividiu sua força em três corpos — o principal atacaria por terra, depois de vencer, ao abrigo da noite, o mato que existia no fundo da paliçada. Os outros dois atacariam ao mesmo tempo, pelo rio — a jusante, sob o comando do próprio Rolim de Moura, três botes armados, e a montante, grande número de canoas armadas.

Travou-se então o combate de Itonamas, que, por ter-se precipitado o corpo que avançou por terra, não resultou na conquista da posição, mas confinou

ainda mais os espanhóis na sua paliçada.

A 10 de agosto chegou ao Forte de Nossa Senhora da Conceição uma igaritê do Pará com cópia do tratado de paz firmado em Paris e foram suspensas as hostilidades.

Os espanhóis não conseguiram ocupar nenhum trecho do território matogrossense e nem conseguiram que Rolim de Moura abandonasse o Forte de Nossa Senhora da Conceição, que estava construindo.

Durante os três meses que duraram as operações de guerra, Rolim de Moura permaneceu constantemente na ofensiva, beneficiando-se da mobilidade e rapidez das embarcações, enquanto os espanhóis permaneciam estáticos em sua paliçada. Rolim optou por uma *guerra de movimentos,* enquanto que os espanhóis, por uma *guerra de posições.*

Em 1766, outra ameaça de invasão fez com que o novo governador de Mato Grosso, João Pedro da Câmara, se deslocasse à fronteira, onde, no Forte de Nossa Senhora da Conceição, verificou que, para enfrentar os espanhóis, dispunha de

"seis canoas armadas em guerra, com duas pecinhas em cada e quatro bacamartes, e um bote com 30 soldados com uma peça de libra na proa e outra de ¾ na popa."[134]

Era a força naval que havia sido organizada por Rolim de Moura para guarnecer o Rio Guaporé.

Apesar da desproporção de forças, os espanhóis acabaram por retirar-se, desta vez sem mesmo ter sido travado qualquer combate.[135]

Agiu acertadamente o primeiro governador de Mato Grosso ao optar por um plano estratégico naval para a defesa da fronteira de Mato Grosso.

Cerca de quatro décadas depois, os autores das *Reflexões sobre a Capitania de Mato Grosso,* balanceando as forças portuguesas e espanholas das regiões limítrofes, concluem que, apesar de as espanholas serem mais numerosas, a sorte de uma guerra penderia para os portugueses, pela facilidade com que podiam deslocar forças embarcadas pelos rios.

"A necessidade que têm (os espanhóis) de dividirem as suas forças para guarnecer as suas missões que ficam expostas, as do Rio Mamoré, aos socorros que manda a Capitania do Pará, que, entrando no dito Mamoré, podem atacar vantajosamente a todos elas; assim como desde Vila Bela e do mesmo Forte do Príncipe se podem igualmente invadir pelos rios Baures e Itonamas as missões neles estabelecidas, as quais missões atacadas e destruídas acabarão por este lado a guerra brevemente, por serem elas as que fornecem de gados, mantimentos, trabalhadores e remeiros aos espanhóis, os quais, da sua Cidade de Santa Cruz, com caminho de quase 200 léguas, nunca poderão suprir quanto as missões fornecem, logo que estas se lhe(s) arruínem."[136]

As condições regionais — clima, pantanais, doenças, tribos de índios e, finalmente, a barreira das Serras dos Parecis — eram sérios obstáculos:

"Pelo que nunca os espanhóis poderão superar uma tal muralha sem enormes despesas e perda de muitos centos de homens, que lhes faltarão para defenderem as suas missões, que deixam expostas aos portugueses, que em canoas armadas podem facilmente atacar a todas elas sem perigo e com certa vantagem."[137]

Por estarem próximos à fronteira, tinham os portugueses

"(...) certas vantagens, como são as grandes canoas do Pará, que podem manobrar no Guaporé sem risco maior, até chegarem a todas as suas missões de Moxos, e mesmo até perto da Cidade de Santa Cruz de la Sierra."[138]

Nem negarão certamente razão a D. Antônio Rolim de Moura os modernos estudiosos da estratégia, pois:

"O fato básico de o poder Naval permitir a escolha do ponto e o momento de desencadear as ações sobre as estáticas

massas terrestres lhe confere uma vantagem estratégica que tem subsistido através dos séculos, a despeito das evoluções dos meios de guerra."[139]

"Em suma, Mahan via a essência da Estratégia Naval incorporada à exploração da mobilidade dos navios para obter concentração de Poder na posição decisiva."[140]

Pouco depois da Independência, o Governo Imperial tentou um plano semelhante ao de Rolim de Moura, com o emprego de barcas-canhoneiras para patrulhar a fronteira ao longo do Rio Paraguai.

TRANSCRIÇÃO

VII

Navegacion que hacen los portugueses del Brasil à Cuyabá

Cada año ván los portugueses comerciantes del Brasil á Cuyabá con una gran flota de canoas cargadas de géneros, y vuelven con el producto en oro y diamantes. La navegacion es larga y trabajosa: salen con sesenta ó setenta canoas de un puerto, que dista cuatro ó cinco leguas de San Pablo, ciudad bien conocida en el Brasil. Bajan por el rio Añembí, hasta caer al Paraná. Por este navegan àguas abajo hasta la boca del rio Pardo, que viene del occidente, y tiene su órigen de algunos riachuelos que bajan de la gran cordillera que se extiende del norte al sur, desde cerca de Cuyabá hasta el monte de Itapuà en las Misiones de Guaranís. Suben con sus canoas los portugueses, hasta que no pueden navegar mas por el rio Pardo: allí descargan los géneros, y para pasar dos leguas de cordillera, que hay desde el Pardo hasta el rio Camapoan, transportan embarcaciones y carga en las carretas de um portuguez que para esto se pobló en aquella cordillera, y tiene su interes en el transporte de dichas canoas. Antes que hubiese allí poblacion, pasaban las canoas en hombros de negros esclavos que llevan para remar. Transportadas las canoas al Camapoan, las vuelven á cargar, y navegan rio abajo hasta entrar en el Tacuarí. Por este navegan con algun cuidado, porque llegan hasta sus márgenes los indios Mbayàs corriendo la campaña, los cuales son enemigos de los portugueses, y no pierdén la ocasion de matar ó llevar cautivo al que cogen apartado do la flote. Antes que lleguen á la desembocadura del Tacuarí en el Paraguay, ya se hallan con la canoa de guerra de Cuyabá, que al tiempo que acostumbran llegar los Paulistas con las suyas, los estan esperando para defenderlos de los Payaguàs, porque las canoas que llevan de San Pablo no bastan para su defensa, pues en cada una vá solo um portuguez blanco, ó á lo mas dos, y los negros remeros: pero estos no llevan àrmas. Los Payaguás los suelen esperar com multitud de canoas muy ligeras, en cada una do las cuales van seis ó siete hombres, y para no ser descubiertos, se meten con las canoas debajo de las ramas de los árboles, que llegan hasta tocar en el agua: y cuando ván pasando los portugueses, los asaltan de improviso, y les dán una descarga de flechazos, tirando siempre al portuguez blanco, y se echan sobre las canoas que pueden tomar; y recogiendo los géneros y los negros, se bajan á la Assumpcion, donde los españoles por compasion rescatan á los cautivos. Por evitar los portugueses estos asaltos y daños que hacen los Payaguàs en sus flotas, han armado la canoa que llaman de guerra, para que las escolte desde el Tacuarí á Cuyabà.

El armamento de la canoa de guerra consiste en un cañoncillo de broñce de una vara ó algo mas de largo, con el cual disparan con presteza muchos tiros. Y para esto llevan en sus cajones bien acondicionados los cartuchos, hechos do camellote on lugar do lienzo, porque de esta suerte evitan que quede algun fuego en el cañon, y dicen que no se calienta tanto, aunque se disparen muchos tiros seguidamente con dicho cañoncillo. La presteza com que disparan, procede en parte de tener todas las cosas á punto, y poderse con facilidad manejar el cañon por ser tan corto, y en parte por ser cuatro bien ejercitados los que concurren á cargarlo: uno con el cartucho, otro con el taco y atacador, otro con una espoleta que clava en el fogon lleno de pólvora para no detenerse en cebar, y el otro finalmente con el bota-fuego. El cañoncillo, aunque en bien reforzado, no tiene alguna diferencia de otros cañones en su fábrica. Solamente la curoña os algo diversa, porque carece de ruedas, y está con su espigo dispuesta de tal suerte sobre un banco de la canoa, que puede con facilidad volverse á todas partes: y así en disparando á un lado, lo pueden volver y disparar al otro.

La tripulacion de la canoa de guerra se compone de doce soldados con su alferez, y ocho ó nueve negros remeros de pala con sus uniformes. El alferez tiene en la canoa para defensa del sol y de la lluvia su carroza muy buena con cortinas y asientos. Los soldados llevan tambien en medio de la canoa su toldo acomodado para su resguardo. Los remeros van á la proa y á la popa, y uno con la pala sirve de timonero.

Para dormir, así los de las canoas de guerra como los de las de carga, se previenen buscando antes do anochecer algun parage en la margen del rio, donde el monte sea muy cerrado, y tenga mucha maleza de abrojos y espinas, de lo cual hay en aquella tierra abundancia entre los árboles. Allí arriman las canoas, y con machetes abren un semi-círculo, ó media-luna, donde arman la tienda del alferez. Esta tienda es de bayeta aforrada en lienzo, por haber mostrado la experiencia, que esta especie de tiendas resiste mejor al agua. Tenia ocho pasos comunes de largo, y mas de tres varas de alto: y por cumbrera servia una muy gruesa tacuara, ó caña. Los soldados y los remeros cuelgan las hamacas de los árboles, y las cubren con una grande sábana, que por ambos lados llega hasta el suelo, la cual sirve para defender de la lluvia, y mas principalmente les sirve para defenderse de los mosquitos, de los cuales hay en aquellos rios increible multitud. Para meterse en la hamaca sin que al mismo tiempo entren estos enemigos, es menester levantar la sábana del suelo, solamente lo preciso para meter arrastrando el cuerpo, sin dejar algun hueco por donde puedan entrar, porque si entran no dejan de inquietar toda la noche.

Para no ser sorprendidos de los infieles del rio, que son los Payaguás, y otra nacion que solamente se deja ver en el rio de los Porrudos, dejan siempre un soldado de centinela defendido de alguna estacada ó maleza, el cual tiene á mano muchos fusiles cargados, para poder hacer fuego si se ofreciere, mientras acuden los otros soldados. Por la parte de tierra no es fácil que puedan ser acometidos, por la impenetrable maleza del monte, y por la vigilancia de algunos perros que llevan siempre consigo los portugueses.

Luego que llega la flota al rio Paraguay, para acortar el viage entran por un brazo estrecho del mismo rio: al cual brazo llaman Paraguay-miní, y hace con el Paraguay grande una isla de diez leguas de largo: y es á mi juicio, la que llamaron los antignos *Isla de los Orejones,* pues la pone la Argentina mas abajo de los Xarayes. Navegan, despues que salen de dicho brazo, por el rio Paraguay, hasta llegar á un brazo estrecho del rio de los Porrudos, y á este brazo estrecho llaman el canal de Chané. En saliendo de éste, navegan por el rio

de los Porrudos arriba, hasta entrar en el rio de Cuyabá que viene de norte á sur. Finalmente navegan por el rio Cuyabá arriba, hasta llegar al puerto de la ciudad del'mismo nombre. Los trabajos que se pasan en tan prolija navegacion por tantos rios, y en clima tan ardiente, bien se echa de ver que serán muchos y grandes; pero el mayor suele ser la continua guerra de los mosquitos que no cesan de molestar á todas horas.*

*QUIROGA, Jose P. *Descripcion del Rio Paraguay, desde la Boca del Xauru hasta la confluencia del Parana.* Imprenta del Estado, Buenos Aires, 1836, p.14/17.

NOTAS

1. V. Affonso de E. Taunay, *História das Bandeiras Paulistas,* tomo III, Leonardo Arroyo, *Relação do Rio Tietê,* Sérgio Buarque de Holanda, *Monções.* Apesar desses notáveis estudos, vários aspectos das Monções ainda estão por estudar.

As *Monções do Pará* serão abordadas por nós em estudo separado (tanto as do Guaporé como as do Arinos).

2. Leonardo Arroyo, op. cit., p.59

3. José Barbosa de Sá, *Relação das Povoações do Cuyabá e Mato Grosso, pág.* 18. Os famosos índios canoeiros do Rio Paraguai foram estudados por nós extensamente no trabalho *Os Paiaguás,* concluído em 1980, e que se encontra no prelo.

4. Op. cit.

5. Affonso de E. Taunay, op. cit., p. 136. Na realidade Cabral Camelo refere-se à segunda expedição (ver nota 8).

6. Carlos Francisco Moura, *Arraial do Cuyabá — Vila Real do Senhor Bom Jesus.*

7. Foi a chamada *bandeira dos emboabas,* comandada pelo Coronel Tomé Ferreira de Morais Sarmento (José Barbosa de Sá, op. cit., p. 29). A documentação emprega ora a expressão *canoa de guerra* ora *canoa armada em guerra.* V. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual,* dos Comtes. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes — " *Armado* — Aparelhado. Equipado. Provido de armas". — "*Armado em guerra* — Diz-se de navio mercante, que conduza tropas, e por isso leva um oficial por Capitão de bandeira". V. também *Dicionário Ilustrado de Marinha,* de Antonio Marques Esparteiro — "*Armado em Guerra* — Aparelhado para guerra (navio, nau)".

de Antonio Marques Esparteiro — " **Armado em Guerra** — Aparelhado para guerra (navio, nau)".

8. — Foi a expedição dos Paisanos, comandada pelo Brigadeiro Antonio de Almeida Lara. É a esta expedição que se refere o Capitão Antônio Cabral Camelo, quando diz que os cuiabanos armaram canoas para ir vingar os amigos mortos — "o cabo da armada (...) era um nobre paulista por nome Antônio de Almeida Lara" (*Notícias Práticas das Minas do Cuyabá,* in Affonso de E. Taunay, op. cit., p. 136).

9. — José Barbosa de Sá, op. cit., p. 34.

10. — Joaquim da Costa Siqueira, *Chronicas do Cuyabá, p. 89.*

11. — Ibidem, p. 93.

12. — Ibidem, p. 94.

13. — Carlos Francisco Moura, *Médicos e Cirurgiões em Mato Grosso no Século XVIII e início do XIX,* fol. 33.

14. — "(...) mandassem homens practicos a investigar as povoações de castelhanos mais vezinhas para com elles tratar amizades, e fazer que não dessem armas aos Payagoás para nos fazerem guerra a troco das fazendas que nos roubaram como se dizia" (José Barbosa de Sá, op. cit., p. 38).

15 — Maria Cecília Guerreiro de Sousa, *Inventário de Documentos Históricos Sobre o Centro-Oeste,* v. 1, p. 16.

16. — Affonso de E. Taunay, op. cit. tomo II, p. 98.

17. — Francisco José de Lacerda e Almeida, *Diários de Viagem,* p. 71/2.

18. — Cândido Xavier de Oliveira e Sousa, *Descrição Diária dos Progressos da Expedição, p. 30.*

19. — Ibidem, p. 31.

20. — *Relação da viagem que fez o Conde de Azambuja, D. Antonio Rolim, da Cidade de São Paulo para a Vila de Cuyabá em 1751, in* Affonso de E. Taunay, op. cit., p. 210, t. III.

21. — Ibidem, p. 214.

22. — Op. cit., loc. Era, portanto, o Pouso Alegre.

23. — *O Dicionário Ilustrado de Marinha,* do Comte. Antonio Marques Esparteiro, registra — "*Esquadra Sútil* — Esquadra de barcos ligeiros para a defe-

sa de portos e costas adjacentes. 2. Esquadra de navios de remo, como galés e galeaças". Registra também — *"Sútil* — Navio ligeiro. Oposto a navio de alto bordo. Subtil", e *"Galé sútil — Galé ligeira". O Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual, dos Comtes.* Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, registra — *"Galé Subtil — Galé* de formas finas, e cuja boca regulava por 1/9 de seu comprimento", e *"Galé grossa* — Galé de formas menos finas que a chamada subtil".

24 — *Relação da Viagem que fez o Conde de Azambuja, in* Affonso de E. Taunay, op. cit., p. 216.

25 — Op. cit., loc. cit.

26 — Op. cit., loc. cit.

27 — Op. cit., p. 219.

28 — V. do autor, *D. Antônio Rolim de Moura, Conde de Azambuja,* p. 132.

29 — Op. cit.

30 — Ana Mesquita Martins de Paiva, Maria Cecília Guerreiro de Sousa e Nyl-Iza Valadão Freitas Geremias, *D. Antonio Rolim de Moura, Primeiro Conde de Azambuja (Correspondências),* v. 1, p. 46 (Carta de D. Antonio Rolim de Moura ao Rei, datada de Cuiabá a 13/07/1751).

31 — Op. cit.

32 — Op. cit.

33 — Op. cit., p. 46/7.

34 — Op. cit., p. 47

35 — Op. cit.

36 — Op. cit.

37 — Op. cit. Em carta de 08/08/1751, dirigida a Diogo de Mendonça Corte Real, Rolim de Moura informa que dera conta ao Conselho Ultramarino de que, para guardar os comboieiros pelos rios em que andavam os Paiaguás só necessitava de "um oficial com inteligência de artilharia para a por em uso nas canoas", e apontara um que trouxera de Santos em sua companhia. Sob a direção desse oficial (Francisco Xavier de Oliveira) "veio montada uma pecinha de amiudar que pedi no Rio de Janeiro, a qual com grande facilidade laborava na mesma canoa para um e outro bordo (...)" (Ana Mesquita Martins de Paiva/ et al., op. cit., p. 56/7). Sobre esse oficial, vide do autor, *As Artes Plásticas em Mato Grosso nos Séculos XVIII e XIX* (1976) e *Dois Desenhistas e Um Escultor em Mato Grosso no Século XVII* (Rev. Universidade, UFMT, Jan/1982).

38 — *Cortesão, Jaime, Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri,* parte V, p. 387.

39 — Paiva, Ana Mesquita Martins de, et al., op. cit., v. 2, no prelo.

40 — Op. cit., v. 1, p. 57

41 — Op. cit.

42 — Op. cit., p. 111.

43 — Op. cit.

44 — Op. cit.

45 — Op. cit., p. 128.

46 — Segundo o cronista Barbosa de Sá, o padre se chamava Victo (sic) Antônio de Madureira, e era do hábito de São Pedro. Afastou-se da monção "por descortesias que lhe fizeram uns militares que desta vila foram buscar a monção". *(Relação das Povoações,* p. 46-7).

47 — Paiva, Ana Mesquita Martins de, et al., op. cit., v. 1, p.111.

48 — Op. cit., v. 1, p. 110.

49 — Carta de 05/04/1754, de Rolim de Moura a Diogo de Mendonça Corte Real, Ana Mesquita Martins de Paiva et al., op. cit., v. 2, no prelo.

50 — Carta de 26/06/1756 de Rolim de Moura ao Secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real, Carlos Rosa, *Documentos, in* Revista do Arquivo Público de Mato Grosso, nº 1, março/agosto 1982, p. 49.

51 — Op. cit.

52 — Op. cit.

53 — Affonso de E. Taunay, op. cit., III, p. 235.

54 — Carta de Rolim de Moura a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datada de 05/07/1761, Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., op. cit., v. 4, no prelo.

55 — Carta de Rolim de Moura a Tomé Joaquim da Costa Corte Real, datada de 02/07/1758, Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., v. 2, no prelo, op. cit., v. 3, no prelo.

56 — Carta de Rolim de Moura a Diogo de Mendonça Corte Real, datada de 26/06/1756, Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., v. 2, no prelo.

57 — Carta de Rolim de Moura ao Rei, datada de 29/05/1752, Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., op. cit., v. 1, p. 92/3. D. Manuel Antonio de Flores, em minucioso relatório de 14/08/1756, referindo-se às monções em geral, informa quanto recebia a tripulação das canoas — "cada peon, ó vogador, de los cinco ganan por semana uma octava de oro en polvo, que es la octava parte de la onza. Los que gobiernan las canoas y administran la hacienda, ganan mas, y a todos se les da ración de viveres, polvora y municione para cazar" (Virgílio Correa Filho, *Impressões de Viagem pelo Paraguai até o Jauru (Século XVIII)* Revista *Brasil-Oeste,* jan/fev. 1965, S. Paulo, p. 40/1.

58 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., op. cit., v. 2, no prelo.

59 — Carta de Rolim de Moura a Tomé Joaquim da Costa Corte Real, datada de 02/07/1758, Ana Mesquita Martins de Paiva et al., op. cit., vol. 2, no prelo.

60 — Carta de Rolim de Moura a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datada de 05/07/1761, Ana Mesquita Martins de Paiva et al., op. cit., v. 2, no prelo.

61 — Op. cit.

62 — Op. cit. V. também carta de 02/07/1758, de Rolim de Moura a Tomé Joaquim da Costa Corte Real.
Essa prática introduzida por Rolim de Moura ainda era seguida pelos monçoeiros mais de um quarto de século depois, como se depreende de uma passagem de Manoel Cardoso de Abreu, de 1783. Diz o autor do *Divertimento Admirável* que os navegantes seguiam a corrente do Taquari por 6 dias "até chegarem a uma paragem chamada Pouso Alegre. Neste sítio se incorporam todas as tropas para seguirem avante debaixo das ordens do cabo comandante, que entre os mesmos comerciantes é eleito um para governar a boa disposição da jornada e por este princípio evitarem qualquer invasão do gentio Payaguá, cujo gentio anda embarcado em canoas, e por falta de uma disposição nas tropas têm estas recebido grandes estragos do mesmo gentio" (op. cit., p. 271).

63 — Op. cit., carta de 02/07/1758, de Rolim de Moura a Tomé Joaquim da Costa Corte Real.

64 — Op. cit., carta de 05/07/1761 de Rolim de Moura a Francisco Xavier de Mendonça Furtado.

65 — Op. cit.

66 — Op. cit.

67 — Op. cit. Em data anterior (05/09/1754), Rolim observava — "Porém sempre a opressão é bastante pois além do receio que têm os pescadores de se alargarem, os mesmos sítios a mui pouca distância da vila estão expostos, em tempo de águas, além da necessidade de comboiar as monções" (op. cit., v. 1, p. 128).

68 — Affonso de E. Taunay, op. cit., t. III, p. 240. *(Diário de Navegação,* de Teotônio José Juzarte).

69 — Op. cit.

70 — Op. cit.

71 — Op. cit.

72 — Op. cit.

73 — *Relação da Chegada que Teve a Gente de Mato Grosso e Agora se Acha na Companhia do Senhor D. Antonio Rolim,* p. 3.

74 — Hercules Florence, *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829,* p. 84.

75 — Op. cit., p. 19.

76 — *Carta de Um Passageiro de Monção* (1785), Affonso de E. Taunay, op. cit., t. III, p. 228.

77 — Hércules Florence, op. cit., p. 84/5.

78 — Carta de 14/02/1754, de José Custódio de Sá e Faria, *in* Jaime Cortesão, *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri* — Execução do Tratado, Parte V, p. 201.

79 — Op. cit., p. 279.

80 — "*Camelote* tejido fuerte y impermeable, que antes se hacia con pelo de camello, y después com el de cabra, mezclado con lana, y más recientemente con lana sola" (*Diccionario Manual e Ilustrado de La Lengua Española,* Real Academia Española). "*Chamalote* — tecido de lã ou pelo de camelo, que se usava antigamente. Tecido de seda ondeada. *Chamelote.* A palavra designa estofo, primitivamente feito de lã de camelo, e depois de pelo de cavalo, e, algumas vezes, misturado com seda" (*Grande Enciclopédia Portuguesa).*

81. — "*Lienzo* — tela que se fabrica do liño cañano ó algodón" *(Diccionario Manual e Ilustrado de la Lengua Española). "Lenço* s.m. (do latin linteum) tecido de linho ou de algodão" (Fr. Domingos Vieira, *Thezouro da Lingua Portugueza).*

82 — "*Bota-fogo* (Ant.) — Haste de madeira em cujo extremo era posto o morrão ou 'vela mista' com que se lançava fogo à escorva da peça". "*Fogão* — Peça existente na culatra das antigas bocas de fogo e que tinha uma cavidade para receber a escorva" (Comtes. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*).

83 — O padre Quiroga emprega, para designar o camarote toldado, a palavra *carroza* — "armazón cubierta con toldo, que sierve para defender de la intemperie la cámara de las gondolas y faluas".
(*Diccionario Manual e Ilustrado de la Lengua Española*).

84 — O jesuíta espanhol diz que a tenda era de "bayeta aforrada en lienzo" (v. nota 81).

85 — O Governador Rolim de Moura, na *Relação da Viagem,* descreve os *mosquiteiros* — Diz que eram de *linhagem,* e que, quando chovia, eram cobertos com uma baeta singela. Para defender-se dos mosquitos "inventaram os viandantes deste caminho o mosquiteiro, que vem a ser uma cobertura de linhagem ou de outra droga leve (...) Quando chove cobrem esta máquina com uma baeta singela, da largura que baste para alcançar alguma coisa mais abaixo da altura em que a rede fica, depois de seu dono deitado nela. É incrível o que isto resiste, ainda nas maiores chuvas do que eu me não podia capacitar enquanto o não vi". (Affonso de E. Taunay, op. cit., tomo III, p. 205).

86 — *A Descripction Del Rio Paraguay, Desde la Boca del Xauru hasta la Confluencia del Paraná,* por el P. Jose Quíroga, de la Compania de Jesus, saiu impressa em 1836, em Buenos Aires. Do capítulo dessa obra, *Navegación Que Hacen los Portugueses del Brasil à Cuyabá,* que inclui a descrição das canoas de guerra, fez uma tradução livre o Sr. Casimiro Brodziak Filho no artigo *Roteiro Legendário das Monções* publicado na revista *Brasil-Oeste,* São Paulo, fevereiro de 1958, p. 29/31.

87 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., op. cit., v. 1, p. 47.

88 — General Antonio de Melo Breyner, *Peças de Tiro Acelerado, Revista Militar,* nº 3, 15 de fevereiro de 1870, ano XXII, op. 33/4. Uma das primeiras demonstrações com essas peças foi realizada em Estremoz em 28/3/1739, presente o general conde de Atalaia — "Cada um dos batalhões levava na vanguarda uma peça de artilharia, da nova invenção do Sargento-Mor alemão Frederico Jacobo Weinholtz, com as quais atira vinte tiros em tempo de um minuto" (p. 36). V. também José Brandão Pereira de Melo, *Artilheiros Estrangeiros ou Estrangeiros que Serviram na Artilharia Portuguesa (Notas).* Devo a remes-

sa de bibliografia sobre as *peças de tiro acelerado* ao prezado amigo Dr. Alberto Iria, Vice-Presidente da Academia Portuguesa da História e Vice-Secretário da Classe de Letras da Academia das Ciências de Lisboa, e ao Coronel Carlos Gomes Bessa, Diretor Administrativo da *Revista Militar*, de Lisboa. A ambos, penhorados agradecimentos pela gentileza. O tema das *pecinhas de amiudar* será retomado por nós oportunamente.

89 — Marcos Carneiro de Mendonça, *A Amazônia na Era Pombalina*, t. 1, p. 282.

90 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., op. cit., v. 3, p.158. A citação é do Canto VIII, Estr. 89, do poema *Os Lusíadas*.

91 — Op. cit. (Carta de Rolim de Moura, de 15/11/1758, a Francisco Xavier de Mendonça Furtado).

92 — Jaime Cortesão, op. cit., p. 386.

93 — Op. cit., p. 387.

94 — O testemunho do padre Quiroga, a documentação por nós pesquisada e o desempenho das canoas de guerra ao longo do século XVIII desmentem as *Notícias Secretas* de um oficial espanhol da 3ª partida de limites, que menosprezam a artilharia que usavam — "En el rio Taquari hán cogido los Bayas algunos Portugueses q̃ saltando en tierra se apartaran de sus canoas; con 3 o 4 Botes armados podian los Españoles coger toda la Flota de los Paulistas, si los esperasen en el Taquari, ò en otro rio de los sobredhos; por q̃ la canoa de guerra en recebiendo un tiro de pedrero, ò de algun cañoncillo yà queda inhavil. Yo estuve en ella y passè (sic) y repassè (sic) el rio Paraguay, hice juicio q̃ el cañoncillo que tiene dha a canoa (el que se buelve con su cureña a todas Partes) rarisima vez acertaràn un tiro, por lo mucho q̃ balancea; y assi (sic) solamente sierve para espantar los Payaguas" (Jaime Cortesão, *Do Tratado de Madri à Conquista dos Sete Povos (1750-1802)*, p. 28. Os espanhóis, entretanto, nunca se atreveram a atacar as monções. Como Rolim verificou, nos rios percorridos pelas canoas de guerra, não era possível navegar embarcações maiores, que teriam maior estabilidade.

95 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., v. 4, no prelo. José Fernandes Pinto Alpoim, famoso engenheiro militar português que lecionava artilharia no Rio de Janeiro, escreveu dois importantes livros sobre a matéria — *Exame de Artilheiros* (Lisboa, 1744) e *Exame de Bombeiros* (Madri, 1748).

96 — Op. cit.

97 — Op.cit. "*Palanqueta* — (ê) (De palanca + eta) S.f. Ant. Barra de ferro, terminada por duas balas fixas, que era lançada por peças de artilharia, e empregada especialmente nos combates navais" (Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, 1ª edição, 4ª impressão). "*Palanqueta* — Bala, constituída por duas esferas cheias, nas extremidades duma barra de ferro, usada antigamente no *tiro a desarvorar*, isto é, contra a mastreação e massame do navio inimigo" (Antônio Marques Esparteiro, *Dicionário Ilustrado de Marinha*).

98 — "Também tenho aqui forma, de perdigotos, e de balas de espingarda próprias para as armas de que os soldados se servem; e assim é conveniente que me venha bastante chumbo em barra para esse efeito, e não menor provimento de munição, que é a matalotagem mais precisa para o sertão" — op. cit.

99 — Op. cit.

100 — *Relação do que se tem passado nas Fronteiras de Mato Grosso* (1759-1764).

101 — Ana Mesquita Martins de Paiva et al., op. cit., v. 4, no prelo.

102 — *Relação do que se tem passado nas Fronteiras de Mato Grosso* (1759-1764).

103 — Virgílio Correa Filho, op. cit., p. 359. n. 45.

104 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., op. cit., v. 3, p. 55.

105 — *Relação do que se tem passado nas Fronteiras de Mato Grosso* (1759-1764).

106 — Carta de Rolim de Moura a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, de 31/5/1763. Ana Mesquita Martins de Paiva et al., v. 4, no prelo.

107 — Jaime Cortesão, op. cit. p. 385. "*Coberta lavada* — o mesmo que *coberta corrida*", e "*Coberta corrida* — Diz-se da coberta de cima em navios que não têm acastelamento". (Comtes. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual*).

108 — "(...) essas embarcações, em razão de serem feitas de partes, necessitam de se calafetarem a miúdo, e de se apertarem de tempos em tempos, e de outros vários consertos" (J. Cortesão, op. cit., p. 386).

109 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., op. cit., v. 4, no prelo.

110 — Carta de 16/8/1763, op. cit.

111 — J. R. Amaral Lapa, *Economia Colonial*, p. 51 e 52.

112 — Antônio Pires da Silva Pontes, *Diário Histórico e Físico dos Oficiais das Demarcações*, RIHGB, v. 262, 1964, p. 357.

113 — Luís d'Alincourt, *Resultado dos Trabalhos e Indagações Estatísticas*, p. 139.

114 — Jaime Cortesão, op. cit., p. 387. "*Bacamarte* — Arma de cano curto de bronze ou de cobre, de grande calibre, terminando em boca de sino. Foi muito usado nas abordagens, visto permitir lançar sobre o inimigo, a muito curta distância, numerosos projécteis com grande dispersão" (Comtes. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, op. cit.).

115 — Op. cit.

116 — Ana Mesquita Martins de Paiva, op. cit., v. 4, no prelo.

117 — As citações que se seguem foram tiradas da Relação, e de Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., v. 4, no prelo.

118 — Carlos Francisco Moura, *D. Antônio Rolim de Moura, primeiro Conde de Azambuja (Biografia)*, p. 130.

119 — Op. cit., p. 131.

120 — Op. cit.

121 — Marcos Carneiro de Mendonça, op. cit., p. 354.

122 — Op. cit., p. 917.

123 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., v. 2, p. 189.

124 — Marcos Carneiro de Mendonça, op. cit., p. 919.

125 — Carta de Rolim de Moura a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datada de 18/12/1761 (Jaime Cortesão, op. cit, p. 389).

126 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., op. cit., v. 4, no prelo (carta de 16/8/1763).

127 — Op. cit. (carta de 16/8/1763).

128 — Op. cit. (carta de 31/5/1763).

129 — Op. cit. (carta de 15/7/1761 a D. Luís da Cunha). Uma das decisões mais criticadas do Governador Rolim de Moura foi a escolha do local para a fundação de Vila Bela, Capital da Capitania. Apesar de uma carta régia de alguns anos antes determinar que a vila fosse construída em outro local, e contra a vontade dos moradores da região, Rolim de Moura preferiu a margem do Guaporé, local doentio e sujeito a inundações. Agiu assim por motivos estratégicos, como explica em carta de 28/5/1752: a posição à margem do rio possibilitava o deslocamento fácil de tropas embarcadas para socorrê-la em qualquer emergência, e também fazia aumentar o número de embarcações (o que implicava o aumento do poder naval português na região). "A conclusão do tratado tira presentemente o receio e a desconfiança que estas cousas podiam dar, porém muitas vezes um acidente perturba os que foram concertados com maior ponderação, e a experiência tem mostrado que cláusulas nenhumas bastam a garantir a sua observância, por este motivo mais que por nenhum outro se vê a importância do sítio escolhido para a Vila, pois não somente pela distância e desembaraço do rio fica fácil acorrer a qualquer intento

dos nossos vizinhos que nos seja prejudicial, mas também porque naturalmente há de fazer crescer o número de canoas (...) (Carlos Francisco Moura, *D. Antônio Rolim de Moura, Biografia*, p. 46).

130 — *O plano estratégico naval* de Rolim de Moura foi destacado pela primeira vez no livro de nossa autoria *D. Antônio Rolim de Moura, Primeiro Conde de Azambuja (Biografia)*, p. 53/8.

131 — Jaime Cortesão, op. cit., p. 385.

132 — Op. cit.

133 — Ana Mesquita Martins de Paiva, et al., v. 4, no prelo.

134 — Virgílio Correa Filho, op. cit., p. 378.

135 — Op. cit.

136 — Joaquim José Ferreira e Ricardo Franco de Almeida Serra, *Reflexões Sobre a Capitania de Mato Grosso*, p. 4/5.

137 — Op. cit., p. 5.

138 — Op. cit., p. 7.

139 — CAMINHA, João Carlos Gonçalves — *Delineamentos da Estratégia*, v. 2, p. 123.

140 — Op. cit., p. 122.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Francisco José de Lacerda e. *Diários de Viagem*, INL, Rio de Janeiro, 1944.

ARROYO, Leonardo. *Relação do rio Tietê*, São Paulo, 1965.

BREYNER, Gen. Antonio de Melo. *Peças de Tiro Acelerado*, in *Revista Militar*, n. 3, 1870, Lisboa.

BRODZIAK FILHO, Casimiro. *Roteiro Legendário das Monções*, in *Brasil-Oeste*, São Paulo, 1958, p. 29/31.

CORTESÃO, Jaime. *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid (1750) Execução do Tratado* — Parte V.

— *Do Tratado de Madri à Conquista dos Sete Povos (1750-1802)*, BN, (Rio de Janeiro), 169.

DICCIONÁRIO MANUAL E ILUSTRADO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, Real Academia Española.

ESPARTEIRO, Antonio Marques, *Dicionário Ilustrado de Marinha*, Lisboa, s/d.

FLORENCE, Hércules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, Tradução do Visconde de Taunay, Cultrix, Ed. Univ. São Paulo, 1977.

GEREMIAS, Nyl-Iza Valadão Freitas. V. Ana Mesquita Martins de Paiva.

GUEDES, Max Justo. *Segurança da Navegação nos Séculos XVI-XVIII: Navios Artilhados, Frotas e Comboios*, in *Historia Naval Brasileira*, II, tomo II, Serv. Doc. Geral Marinha, 1979.

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA, I v., tomo I, Ministério da Marinha, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1957.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. Rio de Janeiro, 1945.

LEITÃO, Humberto, e J. Vicente Lopes Comtes. *Dicionário de Marinha Antiga e Actual*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963.

LEITE, Luís-Philippe Pereira. *Capitães-Generais de Mato Grosso*. Rio de Janeiro, 1973.

LOPES, J. Vicente. Comte. V. Humberto Leitão.

MELO, José Brandão Pereira de. *Artilheiros Estrangeiros ou Estrangeiros que Serviram na Artilharia Portuguesa (Notas)*, Vila Nova de Famalicão, 1938.

MOURA, Carlos Francisco. *D. Antonio Rolim de Moura, Conde de Azambuja, Primeiro Governador e Capitão-General da Capitania de Mato Grosso, Governador da Bahia, Vice-Rei do Brasil*, Coleção Documentos Ibéricos, Série Capitães-Generais, NDIHR, Universidade Federal de Mato Grosso, Imprensa Universitária, Cuiabá, 1982.

— *Arraial do Cuiabá — Vila Real do Senhor Bom Jesus 1719-1727*. Rev. Conferência Lusíada, ano III, n. 6, Rio de Janeiro, 1979.

— *As Artes Plásticas em Mato Grosso nos Séculos XVIII e XIX*, Museu de Arte e de Cultura Popular, UFMT 1976.

— *Os Caravelões Brasileiros*. Separata do Navigator, Subsídios para a História Marítima do Brasil, n.º 9, jun./1974, Rio de Janeiro.

— *Dois Desenhistas e Um Escultor em Mato Grosso no Século XVII* UNIVERSIDADE, Revista da Universidade Federal de Mato Grosso, Ano II, n.º 1, jan./abr./82, Cuiabá.

— *Figuras de Proa Portuguesas e Brasileiras*, Separata da Revista Navigator, do SDGM, n.º 11, junho/1975.

— *Figuras de Proa do Tocantins e Carrancas do São Francisco*, Separata da Revista Navigator, do SDGM, n.º 10, dez./1974.

— *O Forte de Coimbra*. UFMT, Cuiabá, 1975.

— *Médicos e Cirurgiões em Mato Grosso no Século XVIII e Início do Século XIX*. UFMT, Cuiabá, (1978).

— *Navios em Águas Brasileiras no Século XVI*. Revista Navigator, do SDGM, n.º 9, junho/1974. Rio de Janeiro.

— *A Odisséia da "Canoa de Fogo" do General Couto de Magalhães*, Revista Navigator, SDGM, n.º 10, dez./1974, Rio de Janeiro.

— *Os Paiaguás* (no prelo)

— *Um Caso Típico Brasileiro, Os Caravelões*, in História Naval Brasileira, I v., tomo I, Ministério da Marinha, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1975.

PAIVA, Ana Mesquita Martins de, Maria Cecilia Guerreiro de Sousa e Nyl-Iza Valadão Freitas Geremias. *Antonio Rolim de Moura — Correspondências, v. 1, Coleção Documentos Ibéricos, Série Capitães-Generais, NDIHR, Universidade Federal de Mato Grosso, Imprensa Universitária, Cuiabá, 1982.*

— *Antônio Rolim de Moura, Correspondências*, v. 2 (no prelo).

— *Antonio Rolim de Moura, Correspondências*, v. 3 (no prelo).

QUIROGA, P. José. S.J. *Description del Rio Paraguay desde la boca del Xauru hasta la confluencia del Parana*, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836.

RELAÇÃO DA CHEGADA QUE TEVE A GENTE DE MATO GROSSO E AGORA SE ACHA EM COMPANHIA DO SENHOR D. ANTONIO ROLIM, Lisboa, na Oficina Silva, 1754.

Relação do que se tem passado nas Fronteiras de Mato Grosso (1759-1764), microfilme de manuscrito do séc. XVIII, NDIHR, transcrição da Prof.ª Nyl-Iza Valadão Freitas Geremias

REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO DE MATO GROSSO, n.º 1, março/agosto, 1982, Cuiabá.

REVISTA CENTRO-OESTE, São Paulo.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE MATO GROSSO.

ROSA, Carlos. *Documentos*, in Revista do Arquivo Público de Mato Grosso, n.º 1. março/agosto, 1982, Cuiabá.

SÁ, José Barbosa de. *Relação das Povoações do Cuyabá e Mato Grosso de Seos Principios thé os Prezentes Tempos*, Edições UFMT, 1975, Secretaria de Educação e Cultura, Cuiabá.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *História de Portugal*, v. VI — *O Despotismo Iluminado* (1750-1807), Editorial Verbo, (Lisboa), (1982).

SIQUEIRA, Joaquim da Costa. *Chronicas do Cuyabá. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. v. IV, 1898-1899, São Paulo.

SOUSA, Cândido Xavier de. *Descrição Diária dos Progressos da Expedição. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 202, jan./março, 1949.

SOUSA, Maria Cecília Guerreiro de. *Inventário de Documentos Históricos sobre o Centro-Oeste*. Coleção Documentos Ibéricos, Série Inventários, NDIHR, UFMT, 4v. (S. Paulo), s.d.

— V. Ana Mesquita Martins de Paiva *et al.*

TAUNAY, Affonso de E. *História das Bandeiras Paulistas*, tomo 3, 2.ª ed., s. l., s.d.

UNIVERSIDADE. Revista da Universidade Federal de Mato Grosso.

VIEIRA, Fr. Domingos. *Thezouro da Lingua Portugueza*.

Composição, Arte, Fotolito
Impressão e Acabamento
IMPRENSA NAVAL
Rod. Washington Luiz, Km 1
Duque de Caxias — RJ