



SUMÁRIO

A AÇÃO MARÍTIMA NA INDEPENDÊNCIA DAS NAÇÕES SUL-AMERICANAS

Capitão-de-Navio, da A. R. A. Laurio H. Destéfani 3

ACHEGAS AO HISTÓRICO DOS NAVIOS DA ARMADA

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça 21

CARRANCAS DO SÃO FRANCISCO E FIGURAS DE PROA DE OUTROS RIOS

Engenheiro Paulo Pardal 25

UM NAVIO-HIDROGRÁFICO FRUSTRADO

Almirante-de-Esquadra (RRm) Levy Penna Aarão Reis 31

FIGURAS DE PROA PORTUGUESAS E BRASILEIRAS

Arquiteto Carlos Francisco Moura 45

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor: Vice-Almirante (Ref^o) LEVY ARAÚJO DE PAIVA MEIRA

Vice-Diretor: Capitão-de-Mar-e-Guerra MAX JUSTO GUEDES

DEPARTAMENTO DE PUBLICAÇÕES E DIVULGAÇÃO

Chefe: Primeiro-Tenente (A-ES) ANTONINO RODRIGUES GUIMARÃES

REDAÇÃO

SO (MO) ANTÔNIO EVARISTO DA PAZ SA

1º SG (EL) MOYZES MARQUES DA SILVA

3º SG (MO) IVAN CORRÊA DA GRAÇA

Funcionárias: REGINA CARDOSO DE MENEZES

ELZA FERREIRA DE MAGALHÃES

ZÉLIA DE OLIVEIRA MARQUES PINTO

VERA MARINHO

Funcionário: JOÃO ANTONIO REZENDE

MINISTÉRIO DA MARINHA

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

Rua D. Manoel, nº 15, Praça 15 de Novembro — Rio de Janeiro — RJ



Almirante Guillermo Brown
Máximo herói naval argentino que afiançou o Poder Naval independente em
águas do Rio da Prata. (Óleo de E. Biggeri)

A AÇÃO MARÍTIMA NA INDEPENDÊNCIA DAS NAÇÕES SUL-AMERICANAS

LAURIO H. DESTÉFANI
Capitão-de-Navio, da A. R. A.

A América do Sul, é uma península, quase uma ilha que penetra no hemisfério marítimo e austral, cujas águas compreendem 80% do espaço, e a terra somente 20%.

Sua situação e posição geográficas, com respeito às principais rotas mercantes marítimas do mundo, marcam a importância do mar para esta região, assim como a necessidade que têm as

suas nações de voltar-se para o mesmo, a fim de utilizá-lo como caminho para exportar seus produtos e importar suas necessidades, e de contato com a parte mais rica e poderosa do mundo atual. Por isso, a América do Sul deverá procurar no mar seu destino de grandeza, e isto devia ter acontecido desde que as primeiras proas ibéricas trouxeram a civilização e o progresso. Porém, lamentavelmente, não foi assim.

Atualmente, essa importância do mar aumenta para o nosso continente, pois sua extensa plataforma submarina, a riqueza das águas que o circundam e os hidrocarbonetos de seu subsolo marítimo fazem e farão, ainda mais com o transcurso do tempo, que o mar seja o terreno mais rico e virgem da crescente e cada vez mais poderosa América do Sul.

A História demonstrou essa importância do mar para todas as nações sul-americanas e o demonstrou pela presença de efetivos navais ou pela carência, porque, em determinados momentos, o mar foi o caminho da repressão e do ataque sobre as aspirações independentes dos sul-americanos. O Domínio do Mar pelo adversário, enquanto durou, foi um freio no caminho da liberdade.

Para estudar a importância das ações marítimas nas guerras da independência na América do Sul, do ponto de vista histórico, devemos ter presente que a luta pela liberdade das possessões hispânicas realizou-se num território muito extenso, do qual surgiram várias nacionalidades. Começou em 1810, em dois focos principais: um, situado no Rio da Prata, e outro no Caribe. A partir deles a revolução foi-se estendendo na direção do Vice-reinado do Peru e para sua capital, Lima, finalizando a luta em 1824.

No Caso do Brasil, apesar de sua grande extensão territorial, este tornou-se uma só nação, que logrou a sua independência quando estava no fim a libertação da zona hispano-americana, demorando o processo brasileiro quase dois anos (1822-1823).

No que diz respeito às zonas onde se desenvolveram as ações marítimas,

as hispano-americanas compreenderam: a) o Rio da Prata e o Atlântico Sul; b) o Pacífico; c) o Caribe.

A zona luso-americana compreendeu um só marco que atingiu o Atlântico Central a parte norte do Atlântico Sul.

Por motivos de espaço, os quais só permitem um resumo de uma luta naval tão extensa e dilatada, deveremos referir-nos a aspectos considerados como principais.

I — Antecedentes coloniais

Tanto na América Espanhola como no Brasil, a exploração e colonização foi levada a efeito por duas poderosas potências marítimas: Espanha, rainha dos mares desde o começo até o último quarto do século XVI, e Portugal, também poderosa no mar.

O século XVII assiste ao ataque das colônias espanholas por parte das crescentes frotas da Inglaterra, França e Holanda. Entretanto, as possessões portuguesas são atacadas principalmente pela Holanda, e em menor escala, pela Inglaterra e França.

Forçadas a defenderem tão extensos impérios, tanto Espanha como Portugal criam fortalezas navais para repelirem os ataques de frotas regulares e corsários inimigos. Com o governo dos últimos reis da Casa da Áustria, a frota espanhola quase desapareceu, e isto fez com que se perdessem algumas possessões. Portugal também decaiu, porém, não da forma que ocorreram com a Espanha.

A partir de meados do século XVIII, a Inglaterra delineia-se como uma grande potência naval, seguida pela França e Espanha, cuja frota ressurgiu com o governo dos primeiros reis da Casa de Bourbon. A partir deste momento, a luta pelo Domínio dos Mares ficou definida entre a Inglaterra, contra a Espanha e França unidas. Em Trafalgar, o gênio de Nelson consolidou o triunfo inglês que, por mais de um século, manteve o Domínio dos Mares.

A Revolução Industrial inglesa aumentou enormemente a produção, o que trouxe a acumulação de grandes

stocks de mercadorias, principalmente têxteis, fator necessário para conseguir novos mercados, e estes encontravam-se no Novo Mundo, especialmente nas possessões espanholas da América do Sul.

Uma velha união entre a Inglaterra e Portugal, que datava de 1703 (Tratado de Methuen), estabelecia interesses comuns, ligação comercial e respeito às independências políticas por parte de ambas as nações, colocando a salvo do imperialismo inglês as colônias portuguesas, ainda mais favorecidas com o Poder Marítimo e imperial da Inglaterra.

Está fora de dúvida que o governo inglês usou de seu poder no mar para ajudar a causa da independência das nações hispano-americanas. No que diz respeito ao Brasil, o uso desse poder não foi tão parcial, nem voltado para os independentes; porém, seu nascimento foi olhado com simpatia e ajudado com meios materiais.

De tudo o dito, depreende-se que o mar e a ação dos marinheiros exerceram um papel de enorme importância no desenvolvimento histórico da Ibero-América.

II — A decadência do Poder Marítimo Espanhol

As nações hispano-americanas não tinham Marinha ao declararem suas independências. Se a Real Armada Espanhola não estivesse, à época, em grave decadência, muito mais longa e dura teria sido a luta pela conquista de sua liberdade. Essa foi uma das causas principais que favoreceram a emancipação americana. Ao princípio da luta, o Domínio do Mar estava em poder da Espanha; todavia, logo passou às mãos dos crioulos e teve preponderante influência na marcha da revolução. Carlos III o grande rei Bourbon, tinha propulsado o Poder Naval espanhol, fazendo-o ocupar novamente uma posição de privilégio. A guerra que realizou contra a Inglaterra, aliada à França, foi nefasta para a Espanha.

Ao morrer o mais capaz dos reis Bourbons, Carlos III, em 1788, a Real

Armada Espanhola contava com 78 navios, 45 fragatas e 109 barcos menores. As peças de artilharia de todo calibre aproximavam-se de 10 000, e as tripulações somavam 50 000 homens. Carlos IV, que sucedeu a seu pai, e o favorito Manuel Godoy Machado, careciam de sensibilidade para os problemas marítimos, e os orçamentos navais reduziram-se à décima parte do que eram no reinado anterior.

Em 1795, a Espanha ainda tinha 76 navios, 52 fragatas e 155 barcos menores, porém, muitas dessas embarcações não estavam em bom estado de conservação e muitas careciam de armamentos. Naquela época, só a Inglaterra tinha efetivos superiores; quase 115 navios, fragatas e barcos menores; a frota francesa era similar à espanhola. A Holanda, quarto Poder Naval, tinha 49 navios, Portugal 6 e Nápoles 4.¹

A Espanha sofreu várias derrotas no mar, entre elas a de Cabo de São Vicente, porém, as perdas maiores da Esquadra Espanhola se verificavam em seus próprios portos e estaleiros, devido à falta de reparos e conservação, originados pelos escassos orçamentos.

Em 1799, seus navios armados eram apenas uns trinta, e em Trafalgar perdeu-se a terça parte desses efetivos. Ainda que isto não tenha sido decisivo, o foram a perda de chefes valentes e capazes e a desmoralização que produziu a superioridade do material, tripulações e táticas inglesas.

Depois de Trafalgar, o Domínio dos Mares, por parte de Inglaterra, afirmou-se durante um século.

Achava-se a Espanha nessa situação desastrosa com seu Poder Marítimo, quando teve início a emancipação americana. Mesmo aumentando seus efetivos com a Esquadra Francesa do Almirante Rosilly, capturada em Cadiz, quando iniciou-se a invasão napoleônica (cinco navios e uma fragata), a heróica luta do povo espanhol contra o Grande Corso foi o golpe funesto para a Real Armada Espanhola.

Ao começar a façanha libertadora da Hispano-América, a Esquadra Espanhola era composta de 23 navios, dos quais apenas sete encontravam-se em boas

condições; de 18 fragatas, apenas 10 estavam aptas para a luta; nove corvetas, 21 bergantins, 11 goletas e 15 navios menores. Naquela época, as embarcações apodreciam nos portos, por falta de reparos e conservação.

Nas águas americanas estavam destacados dois navios, que se encontravam em Veracruz e, distribuídos pelo imenso litoral, duas fragatas, cinco corvetas, 14 bergantins, oito goletas e seis navios menores. A Frota Inglesa, aliada, cuidava das águas espanholas da Europa. As bases navais mais importantes eram São João de Ullúa, no México; Havana e São Lourenço, no Rio Chagas; Portobelo e a poderosa Cartagena de Índias. No Oceano Pacífico havia Calhau, e no Rio da Prata, Montevidéu.

Enquanto durou a guerra contra Napoleão (1808-1813), a Real Armada, ainda que com escassos efetivos, bastou para exercer sua soberania nas águas americanas e rebeldes. Falharam os primeiros golpes dos governos independentes para formar esquadras regulares. No Rio Paraná, foi destruída a primeira Esquadra Argentina. Na Colômbia, os rebeldes independentes, em Cartagena de Índias e Santa Marta, realizaram ações fluviais no Rio Magdalena, porém, tudo foi esmagado no fim de 1814.

Ao serem repelidos na Espanha os invasores franceses, a Real Armada tinha, em 1814, cinco navios, 10 fragatas e navios menores, até a soma total de 65 unidades. O orçamento naval era insuficiente e a decadência seria aumentada com a derrota nas águas da América. Quando Fernando VII faleceu (1833), a Espanha contava apenas com 35 navios de pequeno poder, tripulados somente por 753 homens. A isto estava reduzida a poderosa Esquadra de Carlos III!

Os marinheiros espanhóis ainda assim tinham lutado com valor e sacrifício pela sua causa, porém, sucumbiram por falta de meios em países hostis. As bases navais foram os últimos redutos da resistência espanhola, como Montevidéu, Calhau, Porto Cabelo etc.

A Guerra Naval Hispano-Americana da independência deve ser considerada

em conjunto, pois a Real Armada passava seus navios de um mar para outro, para lutar com os marinheiros regulares ou os corsários independentes. Estes últimos, sem planejamento previsto, cooperavam mutuamente.

III — A guerra corsária contra a Espanha

A ação das flamantes Marinhas regulares americanas, somada à importante e ainda não reconhecida ação corsária, favorecida pela decadência da Real Armada Espanhola, conseguiu o Domínio dos Mares.

O corsário não era um pirata, pois estava submetido aos regulamentos do corso, que o obrigavam a atacar somente as naveas espanholas de guerra e comércio e respeitar as embarcações neutras. Ainda que vários corsários tenham cometido atos de pirataria, colocavam-se nestas circunstâncias fora da lei e podiam ser perseguidos pela própria nação que os tinha habilitado. Guerra pouco controlável, levada a cabo por estrangeiros movidos pelo desejo de lucro, ainda que também por espírito aventureiro, teve a exceção dos corsários, que misturaram idéias elevadas e patrióticas. Foi, finalmente, um meio eficaz de agir contra a metrópole, sua Marinha poderosa e marinheiros adestrados e experientes.

Desde 1814, a luta com os marinheiros regulares também adquiriu graves proporções, e isso distraiu mais efetivos dos parques com que contava a Espanha. Seu governo, no início, não mostrou-se propenso a apelar para a guerra de corso, porém, depois autorizou-a, pelo Decreto de 9 de fevereiro de 1816.

O corso hispano-americano iniciou-se no Atlântico Sul e no Caribe a partir de 1814; alcançou seu apogeu de 1818 até 1823. Em 1818, os efetivos espanhóis eram muito insuficientes para enfrentar com eficácia o corso.

Os navios argentinos realizaram as mais importantes ações corsárias e sua zona principal de ação foi o Atlântico e o Caribe, onde atuaram uns 60 corsários; no Pacífico, atuaram pelo menos

cinco navios, e nas águas do Mediterrâneo o fizeram três.

As campanhas corsárias mais importantes foram a que realizou o Almirante Brown, em 1816, e a do Capitão Bouchard, em 1817-1819. Também tiveram grande atividade as realizadas por Diego Chayter, Tomás Taylor, David Jewett e outros.

Estas ações corsárias eram efetuadas partindo de Buenos Aires e de portos norte-americanos, de onde saíram mais de 30 corsários. Isto se explica porque na guerra que essa nação enfrentou contra a Inglaterra, em 1812, atuaram mais de 500 corsários, que fizeram 1 300 presas inglesas. Havia embarcações e tripulações disponíveis.

Os corsários de Artigas, ou da Banda Oriental do Uruguai, foram mais de 30, e capturaram barcos portugueses e espanhóis.

Nas águas do Caribe atuaram navios venezuelanos, especialmente da Ilha Santa Margarita. Também o fizeram barcos de bandeira colombiana e mexicana.

No oceano Pacífico, em 1816, o Almirante Brown, secundado por Hipólito Bouchard, e somente com três navios, capturou importantes presas e levou sua audácia ao ponto de atacar os poderosos portos do Calhau e Guaiacuil, que quase conseguiu tomar. Na sua navegação, chegou até a Colômbia, pondo em alarma todo o litoral americano do pacífico Sul, cujas águas chegou a dominar momentaneamente. Foi uma expedição precursora da gesta libertadora de San Martín, que alentou o espírito dos patriotas de Chile, Peru, Equador e Colômbia.

Antes da expedição sanmartiniana, uma dezena de corsários chilenos fez várias presas e manteve aos espanhóis em xeque, entre 1818 e 1820.

Os corsários hispano-americanos realizaram verdadeiras proezas, atacando naves de guerra espanholas, desembarcando em costas da Península Ibérica e ainda atacando praças fortes.

Hipólito Bouchard, com a Fragata *La Argentina*, deu a volta ao mundo (1817-1819), arribando no Havaí e ou-

tros pontos do Pacífico; atacou e apoderou-se de Monterrey e pôs em alarma todo o litoral americano.

As tripulações dos barcos corsários eram heterogêneas, predominando os anglo-saxões entre os oficiais e marinagem. Também havia forte proporção de franceses, e ainda de *crioulos*, espanhóis e portugueses.

Navios corsários sob bandeira venezuelana também tiveram uma valorosa ação.

As conseqüências mais importantes do corso foram as perdas e o estancamento que causaram ao comércio espanhol, ao qual reduziram de forma considerável.

Ainda que faltem estudos mais completos, só os corsários de Buenos Aires capturaram umas 150 presas espanholas.

No apogeu do corso, as maiores zonas de ação foram o Atlântico Norte, nas proximidades da Península e nas águas do Caribe. Em Cadiz, que chegou a estar semibloqueada, pululavam corsários norte-americanos com bandeiras de Buenos Aires, Venezuela ou de Artigas.

Os corsários levaram ideais de liberdade a povos da costa, interceptaram comunicações e atacaram vasos de guerra espanhóis.

Esta ação estranguladora chegou a tal extremo que, em alguns períodos, impotente a Real Armada para detê-la, recorreu-se ao transporte de mercadorias em embarcações neutras, com o perigo de confisco pelo inimigo.

No final de 1821, o Conselho de Estado das Províncias de Ultramar, na Espanha, dizia, numa informação: "A América, sem mais risco, gasto nem trabalho, senão o de expedir umas patentes de corso, fez uma guerra cruenta à Península, atacando a nossa própria vida ainda aos pescadores infelizes, pois não ficam em menos de 15 milhões de pesos as perdas que ocasionaram as piratarías dos estrangeiros com bandeiras insurgentes".²

A 5 de maio de 1822, o Secretário de Estado e do Despacho da Marinha,

em informe lido às Cortes, expressava que a nação não estará servida pela Marinha Militar, por falta de recursos "e, impunemente (segundo hoje acontece), os piratas e corsários dessidentes nos arrebatarão à vista de nossos portos o produto das difíceis tarefas de Comércio."³

Tudo isto indica a importância da ação corsária das nações hispano-americanas contra a Península, na sua luta pela independência, usando em quantidade e continuamente, desde 1814, este recurso de guerra no mar, ante uma nação de mais poderio marítimo.

IV — A guerra no Rio da Prata

A ação das Marinhas regulares foi a que consolidou as ações dos corsários.

No Rio da Prata o comércio marítimo ilegal havia diminuído os efeitos do monopólio espanhol. Navios ingleses, portugueses, holandeses e franceses exerciam o contrabando, e podemos dizer que, apesar das duras e fechadas leis monopólicas hispanas, no Rio da Prata, por causa do contrabando, houve quase sempre comércio livre. A Espanha era impotente para detê-lo e Buenos Aires prosperava como cidade, no seu auge.

Em 1806 e 1807, produziram-se as invasões inglesas e, embora os invasores tenham sido repelidos em terra, dominaram o rio, sem serem molestados, durante um ano, devido à grande supericridade de seu Poder Naval. Era consequência do fortalecimento inglês firmado em Trafalgar.

Quando se verificou a Revolução de Maio, os marinheiros, na sua grande maioria realistas, puderam passar livremente para Montevidéu e lá, com os vasos de guerra existentes, dominaram o rio.

O erro foi pago caro por Buenos Aires, que ficou somente com uma pequena lancha armada no seu porto. As primeiras pequenas esquadras que armou posteriormente nada conseguiram fazer ante a superioridade da Força Naval realista, que tinha sua base em Montevidéu. Azopardo sofreu uma

completa derrota, com a Força Naval colocada sob seu comando, diante do melhor chefe naval espanhol, Jacinto de Romarate, no combate de São Nicolás de los Arroyos, acontecido a 2 de março de 1811.

Enquanto, as forças patriotas sitiavam infrutiferamente Montevidéu, esta resistia porque suas nave dominavam o rio e lhe abasteciam com os reforços que chegavam de Lima ou da Espanha. Os marinheiros realistas atacavam também as povoações ribeirinhas nos Rios Paraná e Uruguai.

O bloqueio de Buenos Aires, se efetivamente obstruiu o comércio vital e a chegada de armas, foi molestado pela presença de navios de guerra ingleses, que protegiam os navios mercantes de sua bandeira.

Finalmente, Buenos Aires sofria com o Poder Naval espanhol, porém, parcialmente, era ajudada pela Frota Inglesa. De qualquer jeito, esta situação era perigosa, e sem Marinha não havia forma de superá-la.

Nos começos de 1814, pela ação do Diretor Supremo Gervásio A. Rosadas, do General Carlos de Alvear, do comerciante espanhol e Secretário da Fazenda Juan Larrea e de Guillermo White, comerciante e aventureiro norte-americano, que trabalharam tenazmente, em pouco menos de dois meses armaram-se vários navios mercantes, que foram tripulados com marinheiros mercantes ingleses, alguns *criculos*, especialmente tropa embarcada, e em menor proporção com homens de diversas nacionalidades. Tripulações tão heterogêneas precisavam de um grande chefe naval, e por sorte acertou-se com a eleição do marinheiro mercante irlandês Guillermo Brown para dirigir a Esquadra patriota, sendo ele a partir daí o condutor de todas as ações navais argentinas.

De 10 a 15 de março, uma Esquadra Argentina, composta pela Fragata *Hércules*, uma corveta, um bergantim, uma goleta e quatro navios menores, atacou o valente Romarate, que estava apoiado na Ilha Martín García. O chefe espanhol só contava com três bergantins, cinco navios menores, porém,

ainda em inferioridade de condições, repeliu no começo o ataque efetuado por Brown com seu navio capitânia, a *Fragata Hércules*, embarcação que depois afundou, sofrendo sérias perdas e avarias.

Lá, Brown mostrou sua garra, pois, retirando-se, se refez e voltou a atacar posteriormente, dispondo depois um desembarque na ilha, que foi levado a efeito pela tropa sob às ordens do Tenente Pedro Orona, de Buenos Aires, com 250 homens que, na sua grande maioria, eram *crioulos*.

Depois desta ação Jacinto de Romarate viu-se obrigado a retirar-se para águas acima do Rio Uruguai e embora lá tenha obtido uma vitória, em Arroyo de la China, ela não influenciou no desenvolvimento posterior da campanha.

A Batalha Naval de Montevideu travou-se de 14 a 17 de maio de 1814 e findou com um completo triunfo de Brown e seus homens.

As Forças Navais que participaram destas ações eram equilibradas quanto ao seu poder, tal como se depreende do quadro seguinte:

Esquadra espanhola

Compostas de 11 embarcações (quatro corvetas, um queche, dois bergantins e quatro navios menores), que estavam tripulados por 1 167 homens. O total de canhões era de 155 (calibres vários até de *a 24 libras*), com um peso das andainadas de todos os canhões perto dos 706 kg.

Esquadra independente

Estava integrada por nove navios (uma pequena fragata, três corvetas, dois bergantins e três navios menores). O total da tripulação elevava-se a 1 346 homens, e os canhões eram 153 (calibres vários até de *a 24 libras*), com um peso das andainadas de 766 kg.⁴

A diferença estava no moral. Os espanhóis, sem o seu principal chefe, Romarate, que estava engarrafado no Rio Uruguai, saíram para cumprir o seu dever, ao mando de um chefe obrigado a combater. Os revolucionários tinham

em Brown seu condutor e guia e a vitória era seu único fim.

A ação consistiu numa perseguição que terminou com a derrota realista. Os patriotas capturaram quatro navios inimigos e dois foram incendiados. As restantes embarcações espanholas entraram vencidas, novamente, na praça.

Durante quatro anos tinha-se mantido o sítio de Montevideu. Assim, efetuando, o bloqueio total da praça, devido ao triunfo naval obtido pela Esquadra de Brown, os realistas renderam-se um mês depois, a 23 de junho de 1814.

O Poder Naval tinha decidido a sorte da praça.

Essa foi a primeira vitória naval dos independentes contra a gloriosa Real Armada Espanhola. O General San Martín, com seu vasto conhecimento sobre o Domínio do Mar, considerou essa vitória "como o mais importante fato realizado pela revolução americana, até o momento".

O triunfo de Brown foi um dos acontecimentos mais importantes da história do Prata e um dos mais destacados da história argentina. Com efeito, desapareceu a verdadeira *espada de Dâmoques* que pendia sobre Buenos Aires, a única capital revolucionária que, graças à triunfal campanha naval de 1814, nunca foi retomada pelos espanhóis. Os realistas perderam a melhor base para a reconquista do Sul do Continente.

San Martín, guardadas suas costas, podia iniciar sua epopéia libertadora do Chile e Peru. E, além disto, o botim tomado em Montevideu foi enorme, e reforçou os minguados parques patriotas. Assim mesmo, a expedição Murillo foi desviada para o Caribe e o domínio das águas do Rio da Prata pelos patriotas permitiu o abastecimento de armas e petrechos, simultaneamente ao reinício do comércio, e com isto foram aumentados os recursos da Alfândega, que eram a principal fonte de renda dos revolucionários. A campanha naval de Brown em 1814 encheu o entusiasmo de patriotas do Novo Mundo, numa época de reação espanhola.

V — A campanha marítima no Pacífico

A expedição corsária de Brown no Pacífico, em 1816, não pôde ser controlada, e atuou quase sem oposição naval, permitindo o bombardeio de fortificações espanholas, causando alguns destroços.

A ação da dezena de corsários chilenos causou também grave preocupação aos espanhóis. Foram capturadas umas 15 presas e, finalmente, Bouchard, que tinha tomado Monterrey, na Califórnia, e atacado com êxito Acapulco e Realejo, chegou finalmente a Valparaíso, sem conseguir ser interceptado pelas naves realistas.

O efeito destas ações corsárias foi que destinaram para o abandonado Pacífico duas boas Fragatas, a *Vingança* e a *Esmeralda*, equipadas com 44 canhões e que, em princípios de 1818, contou também com uma corveta, um bergantim e mercantes armados. Mesmo que a Espanha tenha conseguido controlar de novo as águas do Oceano Pacífico, esta Força Naval era insuficiente para deter os novos ataques dos independentes, efetuados por forças regulares.

Justamente no Pacífico foi onde se formou a mais poderosa Força Naval que os espanhóis enfrentaram. Poderíamos dizer que foi a única *Esquadra* que possuíram os hispano-americanos e ela foi a causa do gênio integral da guerra que foi José de San Martín.

Onde tinha adquirido o vencedor dos Andes essa enorme compreensão da significação do Poder Naval e do Domínio do Mar como sua consequência? As circunstâncias e experiências vividas nos seus brilhantes serviços a Espanha são, sem dúvida, a causa dessa clara concepção do *fator naval* na guerra, unidas às suas condições naturais, campo propício onde frutificam.

Apenas cadete militar, San Martín teve que embarcar para uma campanha no Norte da África, e sendo um jovem oficial do Regimento de Múrcia permaneceu mais de um ano a bordo da Fragata *Santa Dorotea*. Neste navio conheceu Napoleão, no porto de Toulon,

quando partia, no pleno apogeu de sua glória, para o Egito, e no mesmo navio participou do combate em que este foi rendido pelo navio inglês *Lion*. Que contundente lição de Domínio do Mar foi para ele saber que essa imponente Esquadra Francesa que tinha visto partir fora totalmente derrotada em Abukir. Como o fariam refletir em Cadiz os relatórios de Trafalgar, a decisiva batalha naval que elevou a Grã-Bretanha à categoria de primeira potência mundial.

A prova de tudo isto é que no quarto onde viveu seus últimos anos, em Boulogne Sur Mer, hoje reproduzido com exatidão no nosso Museu Histórico Nacional, podem notar-se seis marinhas, e quatro delas reproduzem distintos momentos das ações de Abukir.

Quando San Martín assumiu o comando do Exército do Norte, compreendeu que por terra nosso Exército jamais poderia chegar a Lima, foco do poder espanhol na América do Sul. Eram quase 5 000 km de terra irregular, altas cordilheiras e desertos, e no final esperavam 20 000 realistas nas suas próprias bases defensivas.

Nosso grande escritor Ricardo Rojas, apesar do grande entusiasmo pela vida sanmartiniana, diz, em verdade: "Ele foi o primeiro a encontrar a solução do difícil problema da emancipação americana e é admirável que seu plano geral de operações fosse executado pelo seu próprio autor, vencendo dificuldades que pareciam intransponíveis, com vontade inquebrantável, num processo acidentado, complexo e quase sobrehumano".

Foi, com efeito, o primeiro, pois a 22 de abril de 1814 San Martín escrevia a seu amigo Rodríguez Peña: "A Pátria não fará nada por este lado do norte que não seja uma guerra defensiva e nada mais; para isto são suficientes os valentes gaúchos de Salta... Já diz ao senhor meu segredo. Um exército pequeno e bem disciplinado em Mendoza passará a Chile... Juntando as forças passaremos por mar a tomar Lima, esse é o caminho e não este".

Porém, não se esqueceu de Abukir, e três anos depois, em carta a Balcarce,

datada de 22 de abril de 1817, depois das decisivas vitórias de Chacabuco e Maipu, lhe dizia: "O principal é promover o êxito com segurança, e não pode fazer-se isto sem uma Força Naval que domine o mar Pacífico".

A estratégia sanmartiniana foi possível levar a cabo no mar, porque contou com colaboradores à altura de suas idéias, entre eles o General O'Higgins, Diretor Supremo de Chile, o Ministro da Marinha José Ignacio Zenteno, o Vice-Almirante Manuel Blanco Escalada, argentino a serviço do Chile e ex-oficial da Real Armada Espanhola, e muito especialmente Lorde Thomas Cochrane, com o qual San Martín não teve boas relações de amizade por causa da ambição de mando absoluto do marinheiro, porém, ninguém poderá negar que foi um dos mais bravos e capacitados profissionais do mar, no seu tempo.

Conhecidos são os fatos da gesta libertadora do Peru; somente diremos, resumindo sua ação, que a Esquadra Chilena formou-se com navios mercantes armados, a maioria dos quais eram ingleses, que foram adquiridos a seus donos, e por navios capturados pelos corsários.

Foi um esforço colossal dos independentes, que logo começaram a disputar o domínio das águas do Pacífico às poucas Forças Navais Espanholas.

Em outubro de 1817, Blanco Escalada zarpu de Valparaíso com quatro embarcações (o Navio *San Martín*, a Fragata *Lautaro*, um bergantim e uma corveta). Seu objetivo era capturar um comboio espanhol, cujos dados e porto de destino eram conhecidos, devido à informação de um transporte espanhol integrante do comércio, que tinha-se rebelado, aportando a Buenos Aires. Blanco Escalada cumpriu a tarefa depois de um árduo combate, sendo capturada a Fragata *Maria Isabel* e cinco transportes.

Lorde Cochrane assumiu imediatamente o comando da Frota chilena e numa primeira campanha efetuada, na qual Blanco Escalada atuou como segundo chefe, não obteve maiores êxitos. Na saída seguinte, se não resultou efi-

caz um ataque a Calhau, tomou logo de assalto os fortes de Valdívia, que eram considerados inexpugnáveis.

Enquanto era preparada a expedição de San Martín, os espanhóis enviaram reforços navais a Lima, constituídos por dois navios, uma fragata e vários transportes, porém o único navio de guerra que chegou ao seu destino foi a Fragata *Prueba*, armada com 44 canhões.

Já o Domínio do Mar tinha passado às mãos dos independentes, e a 20 de agosto de 1820 zarpu de Valparaíso a Expedição Libertadora ao Peru. Era uma força importante, composta de nove vasos de guerra, 13 transportes e 11 lanchas-canhoneiras. Um navio, o *San Martín* e duas Fragatas, *Lautaro* e *O'Higgins* (ex-*Maria Isabel*), eram as suas embarcações mais poderosas. A tripulação dos navios de guerra estava integrada por 1 600 homens, e seu armamento somava 247 canhões.

A Força Naval Espanhola em águas sub-americanas do Pacífico estava composta de três boas fragatas, uma corveta, navios menores e mais de 20 lanchas-canhoneiras. Era inferior à independente, porém, pouco fez para atrapalhar à expedição. A Fragata *Esmeralda*, a corveta e as lanchas ficaram bloqueadas em Calhau. As Fragatas *Prueba* e *Venganza* chegaram a Guaiaquil transportando tropas.

Nos começos de novembro de 1820, Lorde Cochrane tomou, em audaz e valente assalto, com embarcações menores a seu mando, a Fragata *Esmeralda*, sob as próprias baterias de Calhau.

Esta praça, que mudaria várias vezes de mãos e seria o último baluarte a render-se, ainda depois de Ayacucho foi tomada pelos patriotas, a 19 de setembro de 1821. Mais de um mês antes Cochrane, desgostoso com San Martín, afastou-se, em busca de novas glórias navais, rumo ao Brasil.

Em maio de 1822, entregaram-se em Guaiaquil as Fragatas *Prueba* e *Venganza*. Com elas e com navios menores de Calhau, San Martín e o Ministro Bernardo de Monteagudo criaram a Esquadra Peruana, composta em junho de

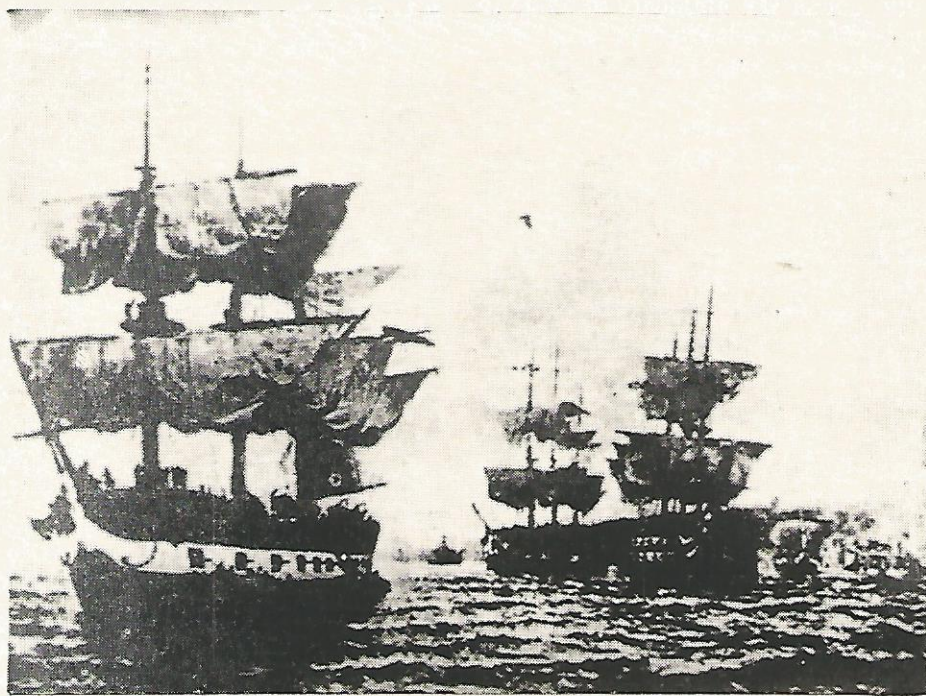
1822, por duas fragatas, três corvetas, três bergantins e quatro goletas.

San Martín lutou com êxito no Peru, até sua generosa renúncia e auto-exílio, com apenas 4314 homens que transportou de Chile e outros tantos peruanos que finalmente o secundaram, porque teve sempre o Domínio do Mar, que permitiu-lhe desembarcar, reorganizar-se e surpreender o inimigo, já fora, em Paracas, Pisco, Ancón etc. Depois de sua partida, Simón Bolívar seguiu utilizando esse Domínio do Mar, fazendo com que se cuidasse das costas e se evitassem desembarques espanhóis de reforço. Sem o domínio do Pacífico, San Martín não poderia ter

lutado com êxito contra 20 000 realistas, comandados por chefes tão competentes como Pezuela, La Serna e Canterac.

VI — A luta no Caribe

Num valioso trabalho sobre este mesmo tema, *As Marinhas de Guerra na Independência Latino-Americana*, de meu admirado amigo e insigne historiador marítimo Max Justo Guedes, que tive bem presente para elaborar o meu, este cita o Marquês de Barbacena como inspirador principal e propulsor do Poder Naval brasileiro, o qual, em ofício dirigido a José Bonifácio, a 18 de



Zarpada de Valparaíso da Expedição Libertadora do Peru. No primeiro plano, Fragata (insígnia) O'Higgins (Óleo do Capitão-de-Fragata, Antônio Abel).

setembro de 1823, lhe dizia: "A guerra da Colômbia prolongou-se pela falta de uma força marítima".

Os revolucionários jamais obtiveram o Domínio do Mar no Caribe. Os espanhóis tinham poderosas bases em Havana, Veracruz, Cartagena e Porto Cabelo. Entretanto, uma esquadra patriota atuava a partir da Ilha Santa Margarita, e os corsários começavam seus ataques.

A expedição Murillo dominou a costa firme e submeteu inclusive a Ilha Santa Margarita, centro naval da revolução. Cartagena de Índias foi recuperada para a Espanha a 7 de dezembro de 1815.

A guerra reiniciou-se com uma expedição apoiada no Haiti, com sete goletas comandadas por Luís Brión, nascido em Curaçao, o qual seria um dos chefes navais mais importantes que secundaria Bolívar.

De 1816 a 1823, o Almirante Brión lutou com a Real Armada em águas próximas à Costa Firme e nos rios. Em 1816, capturou dois navios espanhóis, lutou depois no Orinoco e sitiou Cartagena de Índias em 1820.

A Ilha Margarita sublevou-se contra Murillo e uma Força Naval enviada para submetê-la fracassou no seu intento.

Antônio Diaz, chefe naval patriota que atuava em apoio ao General Paez, derrotou os espanhóis no Rio Apuré.

Em meados de 1821, os espanhóis tinham ainda em seu poder Cartagena de Índias, Cumaná e Porto Cabelo. O primeiro baluarte naval da Costa Firme, que tinha repellido vitoriosamente o Almirante inglês Vernon, na fracassada invasão inglesa à Colômbia, caiu depois de quatorze meses de sítio, a 1º de outubro de 1821. Cumaná caiu um ano depois.

Assim como Jacinto de Romarate no Rio da Prata, o então Capitão-de-Navio espanhol Angel Laborde y Navarro lutou temerária e energicamente no mar, contra os independentes, desde 1820, ano no qual foi nomeado Comandante do Apostadero de Porto Cabelo.

Depois da batalha quase decisiva de Carabobo, acontecida a 21 de junho de 1821, o General espanhol Francisco Tomás Morales, nomeado Capitão-Geral da Venezuela, se fez transportar por mar, com suas forças de Porto Cabelo, e apoderou-se de Maracaibo nos começos de setembro de 1822. Este golpe audaz e valioso colocou em perigo o triunfo dos grandes colombianos na zona norte, exatamente quando Bolívar estava em plena campanha no Equador e preparava-se para atacar o poder realista no Peru.

A posição de Maracaibo, com seus fortes dominando a entrada ao lago, era formidável, tendo-se o Domínio do Mar. Os espanhóis, decididos a explorar o êxito parcial de Morales, enviaram uma Força Naval sob o comando do Capitão-de-Navio Angel Laborde y Navarro, composta por uma fragata, uma corvete, três bergantins, que zarpou de Havana a 3 de abril de 1823

e dirigiu-se a Porto Cabelo, bloqueado então por uma Esquadra sob o comando do Capitão-de-Navio Danella, derrotou-o e apoderou-se de duas de suas mais poderosas embarcações.

Os grandes colombianos, sob o comando do destacado Contra-Almirante José Prudencia Padilla, decidiram forçar a barra que permitia a passagem do Golfo da Venezuela ao lago Maracaibo, e o conseguiram, em extraordinária ação realizada de 8 a 14 de maio de 1823. Considerando-se a dificuldade da barra, ladeada por fortes, entre eles o de San Carlos, e com grandes perigos hidrográficos, compreende-se que esta fosse uma grande ação de perícia náutica e valor. Esta ação foi um grande triunfo, porque debilitava a defesa de Maracaibo.

O senhor Contra-Almirante venezuelano Antônio Eljuri Yunez S. escreveu uma valiosa obra sobre a Batalha Naval do Lago Maracaibo, e a ela nos reportamos para maiores detalhes de tão importante ação.

Só queremos dizer que Laborde y Navarro navegou de Porto Cabelo a Maracaibo e que em meados de julho preparou-se para uma batalha que não desejava travar, mas para a qual era arrastado por Morales. De 20 a 24 de julho de 1823 realizaram-se as manobras prévias.

A batalha naval decisiva da luta no Caribe travou-se no Golfo de Maracaibo, ao norte, e muito próximo ao porto desta cidade. Os grandes colombianos saíram dos portos de Altagracia, na margem oposta, e atacaram os realistas, que os esperaram estacionados perto da costa.

As forças eram bastante equilibradas, ainda que com superioridade dos insurretos. Com efeito, os realistas tinham 32 navios no total, entre bergantins, e piráguas, sendo os componentes das forças principais 15 (três bergantins, 10 goletas e dois *pailebots*). As embarcações sutis eram 17. A força contava com um total de 67 canhões, cujo peso era de 594 libras. As tripulações totais somavam 1 902 homens.

Os grandes colombianos tinham 22 naves, 10 delas compunham o núcleo

principal e eram três bergantins e sete goletas. As forças sutis eram 12 embarcações. Os canhões somavam 96, com um peso de 1 557 libras por andainada, e o total das tripulações eram 1 199 homens.

A força realista, com seus navios principais estacionadas em fila e sua divisão sutil defendendo seu flanco esquerdo, esperou a frota grande colombiana, que dirigiu-se em linha de fila diante a deles e viraram para o inimigo, iniciando-se a batalha. A força sutil insurgente atacou à inimiga por sua vez. A ação derivou numa completa vitória dos independentes, e poucos navios principais e alguns sutis dos espanhóis salvaram-se. Um foi destruído e outro encalhou.

Com este triunfo naval a situação de Maracaibo estava selada. Morales pouco depois capitulava e a 8 de novembro de 1823 rendia-se Porto Cabelo, último baluarte naval dos realistas.

É notável o paralelismo de Montevideu, primeiro triunfo naval no Rio da Prata, o qual termina com o domínio espanhol na zona e a Batalha do Lago Maracaibo, último grande triunfo marítimo dos hispano-americanos.

O Almirante Padilla, nascido em Rio Hacha (Colômbia) tinha sido contra-mestre da Real Armada, em Cartagena de Índias. Este grande chefe naval colombiano nasceu em 1778 e morreu fuzilado, acusado de conspirar contra Bolívar, em 1828.

A Força Naval sutil grã-colombiana era comandada por Walter David Chitty, o qual era nada menos que cunhado de Guillermo Brown, o herói naval argentino, e o tinha acompanhado em toda a campanha de 1816, atacando Calhau, onde fora ferido, e desembarcando na Colômbia, sendo ali, logo um dos grandes chefes navais. Ligam-se assim as primeiras ações do Rio da Prata com as últimas do Lago Maracaibo.

Devemos dizer que na revolução mexicana, os corsários, de bandeira insurreta, eram na sua maioria norte-americanos e também atacaram às nave hispanas. Os mexicanos contaram ainda

com Esquadra regular que, em 1822, estava representada por um navio, uma fragata e seis navios menores, sob o comando do Comodoro norte-americano David Porter. A Espanha preparou várias expedições para recuperar seus domínios na América, a saber: a de Murillo, em 1815, a de 1818, com a Fragata *Maria Isabel*, a de 1819, da qual só chegou a Fragata *Prueba*, e a final, de 1818-1820, que fracassou com a Revolução de Riego.

VII — Ações marítimas da independência brasileira

Somente pretendemos fazer um breve resumo, tendo consultado para isso vários trabalhos, entre eles os do Comandante Max Justo Guedes e o erudito trabalho do Almirante Prado Maia, *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*.

A luta do Brasil, no mar, contra a metrópole, foi algo diferente da que mantiveram as nações hispano-americanas contra a Espanha. Foi quase posterior, e isto permitiu aproveitar a experiência daquelas lutas, especialmente por um homem capaz e sensível como era o Marquês de Barbacena. Em segundo lugar, ainda que também em decadência, a Marinha Portuguesa estava algo melhor aparelhada que a espanhola, e tinha mais e melhores navios na América; finalmente, por durar somente dois anos a luta pela liberdade, não houve guerra corsária.

Quando no final de 1807 a Família Real portuguesa viu-se obrigada a deixar a metrópole, rumo ao Brasil, foi trasladada por uma importante e ainda poderosa Força Naval. Estava constituída por oito navios, quatro fragatas, sete embarcações menores e quase 40 transportes. Quando D. João VI regressou a Lisboa, em meados do ano de 1821, era acompanhado por um navio, uma fragata, seis navios menores e quatro transportes.

Portugal concentrava grande poderio naval, porém, navios e fragatas ficaram em portos brasileiros, e a maioria encontrava-se em mau estado de conservação. Isto é, algo parecido com o que aconteceu com a Armada Espanhola.

A transferência das forças portuguesas para o Brasil acarretou entre um crescimento muito grande da infra-estrutura, organização e administração naval do Brasil, porém, como diz Prado Maia, não foi assim com o pessoal, nem com a oficialidade, pois era preferida a portuguesa, e ainda se faziam restrições ao ingresso de brasileiros na Escola Naval Militar do Rio de Janeiro. Portugal receava, e isto com razão, que um crescimento do profissionalismo naval brasileiro seria altamente perigoso para conservar seu império na América do Sul.

Depois do decisivo *Fico* de 9 de janeiro de 1822, e de sua consequência, o glorioso grito do Ipiranga de Dom Pedro I, a situação marítima brasileira passou por uma etapa da transição. Tripulada por muitos portugueses, obrigados pelas circunstâncias, a situação marítima era perigosa e podia fazer fracassar a revolução.

O Brasil com sua grande extensão de costas e seu território interior selvático e montanhoso, tinha, então, como linha vital, como coluna vertebral e quase única de comunicações internas, a marítima, ao comprimento de toda a costa. Também o era como linha de comunicações externas, para saída e entrada de seu comércio. Na verdade, é o caso de toda a América do Sul. Daí que resultava importante obter o Domínio do Mar nas águas americanas, "*O drama da Independência tinha que ser decidido no mar*", diz muito acertadamente o Almirante Prado Maia, e assim foi.

No Brasil ficaram seis navios, três fragatas, duas corvetas e três bergantins, porém, somente um navio estava em boas condições e os outros eram irreparáveis. Os navios menores precisavam de reparações fundamentais. Com a ajuda de subscrições nacionais, o apoio dos marinheiros brasileiros e de muitos portugueses, brasileiros por adoção, criou-se a Esquadra Nacional, composta pelo navio *Pedro I*, três fragatas, duas corvetas e cinco bergantins. O Brasil contou rapidamente com uma Força Naval respeitável, porém, o mando superior, a oficialidade e ainda parte do pessoal estavam por resolver. Neste caso interveio a figura de Felis-

berto Caldeira Brant Pontes, Marquês de Barbacena, o qual, inteligentemente, tinha assimilado as experiências das nações hispano-americanas e ao qual o Comandante Max Justo Guedes chama com toda justiça de inspirador e responsável principal pela Marinha Imperial Brasileira, assim como "ligação entre a nossa independência e os nossos irmãos andinos".

O Marquês de Barbacena deu à nascente Marinha Brasileira seu primeiro grande chefe e uma injeção de capacidades oficiais e pessoal inglês de grande profissionalismo.

A Inglaterra viu com simpatia o movimento independente brasileiro, porém, sua posição foi mais equidistante que com o caso das colônias hispano-americanas. Só deixou que seus marinheiros prestassem serviços à nova nação.

Lorde Thomas Cochrane, o extraordinário marinheiro inglês foi o máximo condutor de que necessitava a Esquadra Brasileira, o que, com Brown, na Argentina, formaria escola da melhor sobre as bases deixadas pelos marinheiros metropolitanos.

A Escola de Nelson, agressiva e exigente na parte profissional, era a de Cochrane, e com ela triunfou o Brasil no mar.

Com o grande marinheiro inglês cooperaram o Capitão-de-Navio David Jewett, norte-americano, que tinha servido de forma excelente à Argentina e que depositou nele a importante missão de içar pela primeira vez a Bandeira Nacional nas Ilhas Malvinas, herdadas da Espanha. Jewett cumpriu essa missão com galhardia.

Também incorporou-se à Marinha Brasileira o valente Capitão-de-Fragata John Taylor, inglês, que faria famoso seu nome nos anais navais brasileiros.

A primeira ação de importância foi realizada em Montevideu, onde uma força portuguesa continuava fiel à metrópole. Parte da Esquadra Brasileira zarpou para o Sul, ao mando de Jewett, porém este chefe teve que voltar ao Rio de Janeiro, reclamado pelos superiores. A 21 de outubro de 1823, aconteceu o combate de Monte-

vidéu no qual as Forças Navais do Brasil conseguiram a vitória.

O centro mais importante de resistência portuguesa estava no Norte e das ações navais nessa zona encarregou-se Lorde Cochrane, que tinha assumido o comando da Esquadra a 13

de março de 1823. A 30 desse mês, o Imperador Pedro I dava-lhe ordens precisas para eliminar os *inimigos deste Império*. Devia bloquear a Bahia, proceder como bem entendesse, em combinação com o chefe terrestre brasileiro, General Labatut.



Lorde Thomas Cochrane
Almirante das Esquadras Chilena e Brasileira. (Gravação de C. Turner)

Em pouco tempo, Cochrane preparou suas forças e a 3 de abril zarpou para a Bahia, para cumprir sua missão. A frota estava constituída por seu navio capitânia, o *Pedro I*, uma fragata, a

Ipiranga, duas corvetas e dois bergantins.

A Esquadra Portuguesa, superior em tudo, menos no moral, formada por um navio, duas fragatas, três corvetas e

sete barcos menores, enfrentou a brasileira e então apareceu o problema da fidelidade, que muitos portugueses conservavam para com a metrópole, produzindo isto graves inconvenientes nos navios portugueses. Por sorte, um temporal violento impediu a continuação do combate e a Esquadra Portuguesa entrou na Bahia. A partir desse momento, Lorde Cochrane e seus oficiais sabiam com quem e com que podiam contar nas próximas lutas.

A Esquadra Brasileira no porto do Morro de São Paulo recebeu o reforço de quatro navios, entre elas a *Fragata Paraguaçu*. Cochrane dedicou-se plenamente a organizar a sua força, reparar as avarias e consolidar a disciplina. Lá encontrou-se o condutor num momento de grande paralelismo com o sucedido a Brown no primeiro combate da Ilha Martín García, onde foi repellido por Romarate.

A partir desse momento, produzem-se as ações definitivas e bem conhecidas por todos os brasileiros. Cochrane bloqueou a Bahia com a pequena força de três navios, porém, preparando um ataque de brulotes, no que era mestre experimentado. Também levou a cabo um ataque de surpresa que, uma vez iniciado, fracassou devido a uma forte calma.

Já por meados de 1823, bloqueados por mar e terra, os portugueses decidiram evacuar a Bahia; carregaram o possível e saíram do porto, perseguidos pelas forças de Cochrane. Nessa perseguição, a *Fragata Niterói* ao mando de John Taylor, destacou-se notadamente por seu arrojo e decisão, cumprindo as ordens de Cochrane, que precisou abandonar a perseguição para pacificá-las.

A *Niterói* cumpriu assim uma magnífica façanha, apresando numerosas embarcações inimigas.

As ações de Maranhão e Pará, esta última levada a efeito pelo valente John Pascoel Grenfell, foram o ponto alto das ações, com êxito, de Cochrane no mar. Seu domínio das águas, as vitórias parciais sobre a poderosa Força portuguesa, seu arrojo, ainda que em inferioridade material, deram-lhe o

triunfo sobre um inimigo desmoralizado. Este domínio das águas completou o assédio terrestre dos portugueses, isolou-os da metrópole e levou-os a impotência e à derrota. Daí o enorme valor da ação naval brasileira na luta pela Independência, tão decisiva como eficazmente executada. Se tivéssemos que destacar duas figuras, diríamos que o Marquês de Barbacena foi o gênio inspirador e Lorde Cochrane o braço valoroso e capaz que deram o triunfo marítimo ao Brasil. Finalmente, sem esse triunfo, não era possível a vitória final.

Conclusões

Vimos a decisiva influência do Poder Naval nas lutas pela independência latino-americana. Também o importante papel jogado pela primeira potência naval dessa época e do século XIX, a Inglaterra. Seu apoio, simpatia ou neutralidade, seus homens tão capazes e profissionais no mar, foram importante fator na luta.

Tudo confirma o importante papel que o mar e seu domínio jogaram e jogam na América do Sul. Esse papel acrescenta-se hoje com a soberania sobre as águas territoriais, a exploração dos oceanos, a falta de recursos terrestres e os tesouros virgens do fundo do mar. Em consequência, a América do Sul deve ser tão poderosa quanto possível e cuidar zelosamente de seu patrimônio marítimo.

As lutas navais da Independência são também bandeiras reais e firmes da ainda utópica, ainda que presentida e desejada, união latino-americana. A única, todavia, que nos dará poder e valor, num mundo que se agrupa por zonas e continentes. Sonhada por nossos maiores, a grande idéia sofreu o embate das realidades nacionais.

Hoje, começamos timidamente a reconstruí-la porém, devemos fortificá-la rapidamente, pois as ameaças são poderosas e certas.

Quando estivermos no caminho final e seguro dessa união, as dificuldades serão menores se pensarmos nos grandes homens que lutaram por ela, com

seu exemplo e idéias: San Martín, Bolívar, o Marquês de Barbacena, este último com a intuição de uma luta que era comum, ou da mesma empresa.

No mar está o exemplo dos grandes condutores que tiveram sempre claro o espírito americano, como em Guillermo Brown, Thomas Cochrane, David Jewett, Blanco Encalada, Guise, Padilla,

Chitty e tantos outros que lutaram não por uma só nação latino-americana e sim por várias, sentindo que atrás de cada nação estava o mesmo espírito de um continente.

Que a América do Sul não esqueça seu grande destino marítimo, é a lição principal de nossas guerras navais da Independência.

Bibliografia Utilizada

Academia Nacional da História — *Documentos del Almirante Brown* — Buenos Aires, 1967. 2 volumes.

Bealer, Winkler Lewis — *Los corsarios de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1937.

Beraza, Agustín — *Los Corsarios de Artigas* — Montevideu, 1949.

Boiteux, Lucas Alexandre — *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de João VI e D. Pedro I (1807-1813)* — Ministério da Marinha — R'ô de Janeiro, 1913.

Brauns, Menéndez Armando — *La Armada de la Expedición Libertadora* — Boletim da Academia Nacional da História — Volume XLIII.

Brown, Guillermo — *Memórias* — Buenos Aires, 1967.

Burzio, Humberto F. — *Capitán de Navío Hipólito Bouchard al servicio de la Marina de Guerra del Perú da obra Hipólito Bouchard, Marino al servicio de la Independencia Argentina y Americana* — Departamento de Estudios Navais. Buenos Aires, 1967.

Currier, Theodore S. — *Los Corsarios del Río de la Plata*. — Imprensa Universidade — Buenos Aires, 1962.

Destéfani, Laurio H. — *Manual de História Naval Argentina*. Buenos Aires, 1970.

Destéfani, Laurio H. — *La acción corsaria precursora de la Independencia del Perú* — Anais do IV Congresso Nacional de História do Peru — Págs. 466 a 481. Lima, 1968.

Destéfani, Laurio H. — *La Real Armada Española y la Guerra Naval de la Emancipación Hispanoamericana* — Anais do IV Congresso Internacional de História da América — Volume IV. Págs. 385 a 384. — Buenos Aires, 1966.

Destéfani, Laurio H. — *El Corso en la Emancipación Hispanoamericana* — Congresso Internacional de História da América — Volu-

me IV. Págs. 371 a 384. Buenos Aires, 1966.

Destéfani, Laurio H. — *El Coronel de Marina David Jewett y el crucero corsario de la fragata Heroína* — Boletim da Academia Nacional da História — Volume XLIII — Buenos Aires, 1970.

Eljuri-Yunez, S. Antonio — *La batalla naval del lago Maracaibo*, 2ª edição — Caracas, 1973.

Estados Generales de la Real Armada Española de 1795 a 1830. Museu Naval de Madri.

Guedes, Max Justo — *As Marinhas de Guerra na Independência Latino Americana* — Apresentado em Lima, 1974.

Guillén, Julio F. y Guillén Jorge Juan — *Las Campañas de San Martín en la fragata Santa Dorotea* — 1818 — I. H. M. Madri. 1966.

Guillén, Julio F. — *Historia Marítima Española — Lecciones para uso de los Caballeros Guardia Marinas* — 2 volumes. Madri. 1961.

Perez, Terreiro Tomás — *Presentación de documentos sobre el Capitán de Navío Angel Laborde Navarro* — Caracas, 1974.

Prado Maia — *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império* — Ed. Olimpo — Rio de Janeiro, 1965.

Quartaruolo, V. Mario — *La expedición libertadora del Perú en su aspecto naval* — Instituto Browniano — Buenos Aires, 1966.

Quartaruolo, V. Maria y Destéfani Laurio H. — *Campaña Naval de 1814 contra los realistas de Montevideo* — Departamento de Estudios Históricos Navais — Buenos Aires, 1964.

Ratto, Héctor H. — *História de Brown* — 2 volumes. Buenos Aires, 1939.

Tormo, Miguel — *La Armada en el Reinado de los Borbones*. Barcelona, 1949.

Vários Autores — *San Martín y el Mar — Departamento de Estudios Históricos Navais*. Buenos Aires, 1962.

NOTAS

1) Cifras tomadas da "Exposición del Ministro de Marina a la Reina con fecha 22

de enero de 1844", reproduzida em: "Combate de Trafalgar — Vindicación de la Armada Es-

pañola" de Manuel Marliani — Madrí, 1850; "Influence of the sea power upon the French Revolution" de A. T. Mahan — Boston 1905 — Págs. 75 a 78 e "História Nacional de la Marina" de Barjot y Savant — Madrí, 1965.

²⁾ Informe sobre a Conservação das Províncias de Ultramar. Manuscritos da Coleção Guillén — (Museu Naval de Madrí).

³⁾ Publicado pela Imprensa Nacional — Madrí, 1822.

⁴⁾ Destéfani, Lauro H. — "Las Naves de la Campaña Naval de 1814". Boletim do Centro Naval — Nº 661. Ano 1964 — Págs. 553 a 565.

⁵⁾ Real Ordem de 30 de julho de 1817.



Rebocador S. Paulo

ACHEGAS AO HISTÓRICO DOS NAVIOS DA ARMADA

O REBOCADOR SÃO PAULO

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

Ao ser declarado o Estado de Guerra, a 31 de agosto de 1942, entre o Brasil e os Estados alemão e italiano, em consequência dos ataques sofridos pela Marinha Mercante brasileira, em nosso próprio litoral, com numerosas perdas humanas, quer militares, quer civis, um dos primeiros problemas que se apresentou a nossas autoridades navais foi o da defesa dos portos marítimos e de seus acessos.

Considerada a pequena disponibilidade em navios apropriados a essa finalidade, pertencentes à Armada Nacional, fez-se mister obter a cooperação dos recursos pertencentes às Com-

panhias de Navegação, às Administrações Portuárias e, por fim, às embarcações de recreio.

Entre essas embarcações, o volume XII dos Subsídios para a História Marítima do Brasil, editado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, no Rio de Janeiro, em 1953, relaciona o Rebocador *São Paulo*, à página 21, sem acrescentar outras informações além da de ter sido armado com (2) dois canhões de 47 mm; essa informação é repetida à página 156, do mesmo volume.

À página 39, entretanto, encontramos citado o mesmo rebocador, listado

entre as embarcações armadas em guerra para a defesa dos portos de Santos, São Francisco e Itajaí, assinando-se-o, porém, como dispondo de apenas um canhão de 47 mm.

Julgando útil a divulgação, para os registros de nossa História Naval, de alguns elementos que obtivemos, relativos a essa unidade, a qual, em época assaz crítica, foi incorporada a seu serviço, escrevemos estas notas que, embora sucintas, são inéditas e elucidam definitivamente a divergência assinada.

De fato, nas fotografias que ora publicamos, são identificáveis, com toda segurança, (2) duas peças de artilharia, as quais identificamos como sendo do tipo *HOTCHKISS*, modelo IV, do mesmo tipo das existentes nos contratorpedeiros de 1910, com toda certeza retiradas das unidades dessa série, já então inexistentes.

É, o *São Paulo*, um robusto rebocador de alto-mar, cuja silhueta, embora profundamente alterada por reformas posteriores, mal esconde as austeras linhas de suas origens britânicas, construído que foi por H. Robert Ltda., no porto de Leith, por encomenda da Companhia Docas de Santos, sua proprietária.

A fim de viajar para nosso País, uma vez concluído, suspendeu daquele porto, às 07:10 hs. do dia 14 de maio de 1930, tocando, primeiramente, em Las Palmas, São Vicente, Salvador e, finalmente, Santos, portos a que chegou, respectivamente, aos 23 e 27 de maio, 5 e 10 de junho, do mesmo ano.

Ao entrar no porto de destino, às oito horas da manhã, encerra uma derrota de 5 383 milhas, cumprida em 37 dias, com velocidade média de 9,61 nós.

A 5 de agosto foram realizadas as experiências de máquinas, vindo logo a entrar em atividade.

Seus serviços foram requisitados, dentro em breve, para prestar precioso auxílio ao Navio de passageiros *Western World*, de bandeira americana do norte, encalhado, no dia 8 de agosto,

na Ponta de Pirabura, Ilha de São Sebastião.

As operações de salvamento prolongaram-se até 3 de setembro, nelas tomando parte e contribuindo para o feliz êxito que coroou seus esforços, além do *São Paulo*, os Rebocadores *Muniz Freire* e *Laurindo Pita*, da Marinha de Guerra, *Neiuno* e *Saturno*, da Wilson Sons S. A. e a Barra D'água *Pilões*, também da Companhia Docas de Santos.

A fim de atender às finalidades, já expostas, de defesa do principal porto nacional, o *São Paulo* foi armado em guerra, no correr do ano de 1943, sendo incorporado à Força de Defesa do Porto de Santos.

Foram-lhe montados, então, as (2) duas peças de artilharia a que já nos referimos acima, uma à proa, assentando-se-lhe o soco sobre uma plataforma, à guisa do castelo, e outra na popa, ambas a meia-nau, ou seja, no plano longitudinal do navio.

Assim equipado operou, durante dois anos, oferecendo a sua proteção aos navios que demandavam o estuário ou fundearam na baía de Santos, patrulhando as suas proximidades e contribuindo para afugentar eventuais submarinos adversários.

De que tais precauções não eram supérfluas, prova-nos a audácia de nossos inimigos de então, vindo atacar nossa navegação mercante e de guerra não só nas proximidades do Rio de Janeiro, onde torpedearam e afundaram o *Vital de Oliveira*, da Marinha de Guerra, não obstante o revide da FAB, destruindo-lhes o *U-199*, como nas próprias águas de São Sebastião e do Iguape, onde destruíram nossos Barcos mercantes *Campos* e *Tutóia*, aventurando-se mesmo até as proximidades de Santa Catarina, onde foi atacado o *U-Boat* do afamado Comandante Guggenberger, destruidor do Navio-Aeródromo britânico *Ark Royal*, no Mediterrâneo.

A colaboração do *São Paulo* foi, portanto, não só necessária, como eficiente, pois, soubesse o inimigo da inexis-

tência de defesa marítima no Porto de Santos e suas proximidades, não deixaria de aproveitar a oportunidade para causar-nos danos que lhes seriam fáceis.

Terminada a guerra, voltou o robusto vaso às suas atividades portuárias, as quais continua exercendo com proveito até os dias de hoje, sendo mesmo uma das mais eficientes unidades para socorro e combate a incêndio, sediadas na área, como já mais de uma vez tem provado.

Para registro do repositório de nomes e características de nossas unidades navais, transcrevemos, a seguir, as suas principais medidas:

Deslocamento: 763,776 t p.c;
619,392 t. 1.

Arqueação: 291,725 t.b; 154,792 t. 1.
Deadweight: 144,384 t.

Casco de aço, com chapeamento de 5/16".

Comprimento: 35,9 m.

Boca: 9,02 m.

Calado max. (AR): 4,03 m.

Pontal: 4,10 m.

Maquinaria: Duas (2) máquinas alternativas, de tríplice expansão.

Potência total: 1 200 HP, nominais.

Caldeiras: 2 cilíndricas, tipo escocês, queimando óleo.

Hélices: 2.

Velocidade máx.: 12 3/4 nós (nas provas de máquinas).

Raio de ação: 1 400 milhas a 9 nós.



Carranca da 1ª fase de Guarany, originária da coleção Mário Cravo Jr., hoje pertence a D. Maria Eston.

CARRANCAS DO SÃO FRANCISCO E FIGURAS DE PROA DE OUTROS RIOS

PAULO PARDAL
Engenheiro

No número 10 do Navigator, o Dr. Carlos Francisco Moura apresentou um interessante e bem documentado artigo sobre figuras de proa, no qual comenta alguns aspectos do trabalho *Carrancas do São Francisco*, de minha autoria, publicado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha.

Gratificado por novas e importantes informações sobre o tema, que constituirá um próximo livro do autor, venho esclarecer algumas frases do Car-

rancas do São Francisco, que por má interpretação semântica geraram críticas do Dr. Carlos Francisco Moura.

Conforme assinalo logo à pág. 2 de meu trabalho, "*carranca** é a denominação consagrada, no Brasil, para as figuras de proa das barcas do Rio São Francisco". E à pág. 18: "*os exemplos abaixo mostram como as figuras de proa eram freqüentes, em nossos navios*", dentre os exemplos, citando o da barca Laura II e uma figura de

* O grifo aqui, como em outras palavras deste artigo, não consta do original. Seu emprego facilitará ao leitor acompanhar meu raciocínio.

proa referida por J. Nóbrega como tendo pertencido à embarcação do Tocantins.

Não observando a distinção acima entre carranca e figura de proa, o Dr. Moura julgou-me em contradição:

“O próprio prof. Pardal, embora negando inicialmente o uso de figuras de proa no Tocantins, fornece uma notícia de grande interesse sobre o assunto: “José da Nóbrega (...) citou-me ter visto...” (pág. 72).

E, após citar a figura de proa do Laura II, acresce:

“É, portanto, mais uma prova de que não só no São Francisco, mas também em outras regiões brasileiras, usavam-se figuras de proa de caráter popular”. (pág. 78).

Aliás, é curioso notar que, logo abaixo, diz o Dr. Moura: “O Laura II, bem como o Laura I e o Laura III (que também teriam figuras de proa), pertenciam...” Ora, esta ilação (que os Laura I e III teriam também figuras de proa), não é minha.

A negativa que faço do uso de *carrancas* (não figuras de proa. Essas houve. Eu mesmo cito um exemplo) no Tocantins, se confirma pelo seguinte trecho do artigo do Dr. Moura, referente aos barcos usados naquele rio:

“A proa do bote, a parte exatamente que fende a água, é mais saliente, e culmina por símile de figura qualquer, jacaré, cavalo, etc., e denomina-se talhamar”. (pág. 72).

A roda de proa é a peça de madeira que prossegue a quilha; a parte que fende a água é o talhamar, e sua extremidade (capelo), “mais saliente, culmina” por uma figura, provavelmente esculpida na própria roda de proa (de pequena seção retangular), conforme me foi dito em Teresina, 1976, por alguém que as viu, como citarei no final deste artigo. Mesmo se a escultura fosse presa ao capelo, representaria uma solução bem diferente das grandes carrancas, de muito maior diâmetro que o capelo e que assentavam no taboado da proa. Aliás, no *Carrancas do São Francisco*, lê-se “Pequenas escul-

turas talvez ainda hoje ornem a proa de algumas embarcações locais, no Brasil... sem o significado social e artístico das carrancas do São Francisco”. (pág. 69).

* * *

Outra crítica feita pelo Dr. Moura, quando gentilmente me classificou como *alguns estudiosos* se refere a minha conclusão de terem as carrancas surgido cerca de 1875, pois *vários autores* que escreveram até esta data, *descrevendo em detalhe* as barcas, não as assinalaram e *muitos autores* (embora não *todos*, é claro) que publicaram livros a partir de 1888, citam as carrancas, mesmo quando não descreveram as barcas em detalhe. Como prova da fragilidade deste argumento, o Dr. Moura mostra uma foto de carranca em livro de 1912, cujos autores, “com relação às embarcações do São Francisco, informaram apenas:

“No Rio de S. Francisco e em alguns afluentes, além da navegação a vapor, existem barcos a vela, muito característicos e pitorescos, e pequenos botes vulgarmente chamados paquetes” (C. Moura, pág. 73).

Não é de estranhar que as carrancas não apareçam em citação tão resumida e imprecisa: as *barcas*, que raramente velejavam, se transformaram em “*barcos á vela*, muito característicos e pitorescos” (para demonstrar isso, os autores devem ter considerado suficientemente a foto da carranca.)

Mas seria de estranhar que existissem as carrancas em 1860 e Halfeld não as tivesse citado, quando descreveu detalhadamente os tipos de embarcação no médio São Francisco, transcrito em cinco páginas do *Carrancas do São Francisco* (págs. 30/36).

Contudo, esta é uma crítica aceitável. No Prefácio de meu livro, digo que pela escassez de dados sobre as carrancas, não alcancei “senão a formulação de hipóteses, embora bem ancoradas”. Uma de minhas *âncoras* foi o silêncio dos autores anteriores a 1888. Outras cito às páginas 68/69, além da intuição de quem viveu um tema du-

rante seis anos, conversando com dezenas de informantes. A mesma intuição que fez o Dr. Moura concluir que se o Laura II tinha figura de proa, os Laura I e III igualmente teriam tido. Também li muitos outros artigos, escritos no século XX, especialmente os de caráter técnico, onde as carrancas não eram citadas. Como isso não prova que elas sejam anteriores a 1875, prefiro continuar com minha hipótese a respeito desta data.

Sobre esse tópico vale observar que é pena que um trabalho tão bem documentado como o do Dr. Moura, não cite a fonte bibliográfica de um fato digno de análise: "Paranhos Montenegro... continuou a escrever sobre o assunto (*Navegação no São Francisco*) mesmo depois de a existência delas (*carrancas*) ter sido atestada por Alves Câmara e Vieira de Aguiar (1888) e continuou a não se referir às carrancas". Esse fato, prossegue o Dr. Moura, "nos permite supor que elas (*carrancas*) datam das primeiras barcas que, segundo ele (*Montenegro*), surgiram no século XVIII" (fins, acresção eu.)

Ora, *um* dos meus argumentos foi o silêncio de *vários autores* que, antes de 1888, descreveram as barcas com riqueza de detalhes. Muito mais criticável me parece supor que as carrancas datam de fins do século XVIII, porque *um único* autor não se referiu a elas nem antes nem após 1875!

Para provar aos leitores que não sou tão intransigente como pareço, na defesa de meus pontos de vista, reconheço justa uma das críticas do Dr. Moura ao meu trabalho. Alves Câmara escreveu:

"Nos rios do interior, onde não é forte a ação dos ventos, há canoas, que são adornadas com um pássaro, ou outra figura na proa, e têm camarim envidraçado na popa, remadas a pás, e servem para transporte de passageiros e famílias de ricos senhores de engenho".

Interpretei o trecho como referente às barcas do São Francisco, com suas carrancas, "que tanto me fascinam"

não sendo "impossível que minha apreciação sobre as carrancas seja exagerada", como confesso à pág. 3 do *Carrancas do São Francisco*. De fato, tendo ocorrido figuras de proa (embora não de modo generalizado como no São Francisco) em outros rios do Brasil, a referência de Alves Câmara não está obrigatoriamente restrita às carrancas. Contudo, é curioso notar que Alves Câmara só cita a ocorrência de figuras de proa nas barcas do São Francisco, silenciando sobre sua presença na extensa descrição que faz dos diversos tipos de canoas, em todo o Brasil. Esse fato, aliado a algumas imprecisões do referido autor, que assinalai no *Carrancas do São Francisco*, levaram-me à interpretação criticada.

Por outro lado, é de estranhar que tenha escapado ao Dr. Moura, uma falha que cometi em assunto de sua especialidade, quando disse, na ERRATA, que "a carraca era um tipo de embarcação assemelhada à *caravela*" quando deveria ter dito *nau*, conforme alertou-me o Comandante Max Guedes.

Permito-me apresentar, também, ao Dr. Moura, algumas críticas construtivas, tendo em vista seu prometido trabalho *Figuras de Proa de Navios Portugueses e Brasileiros*.

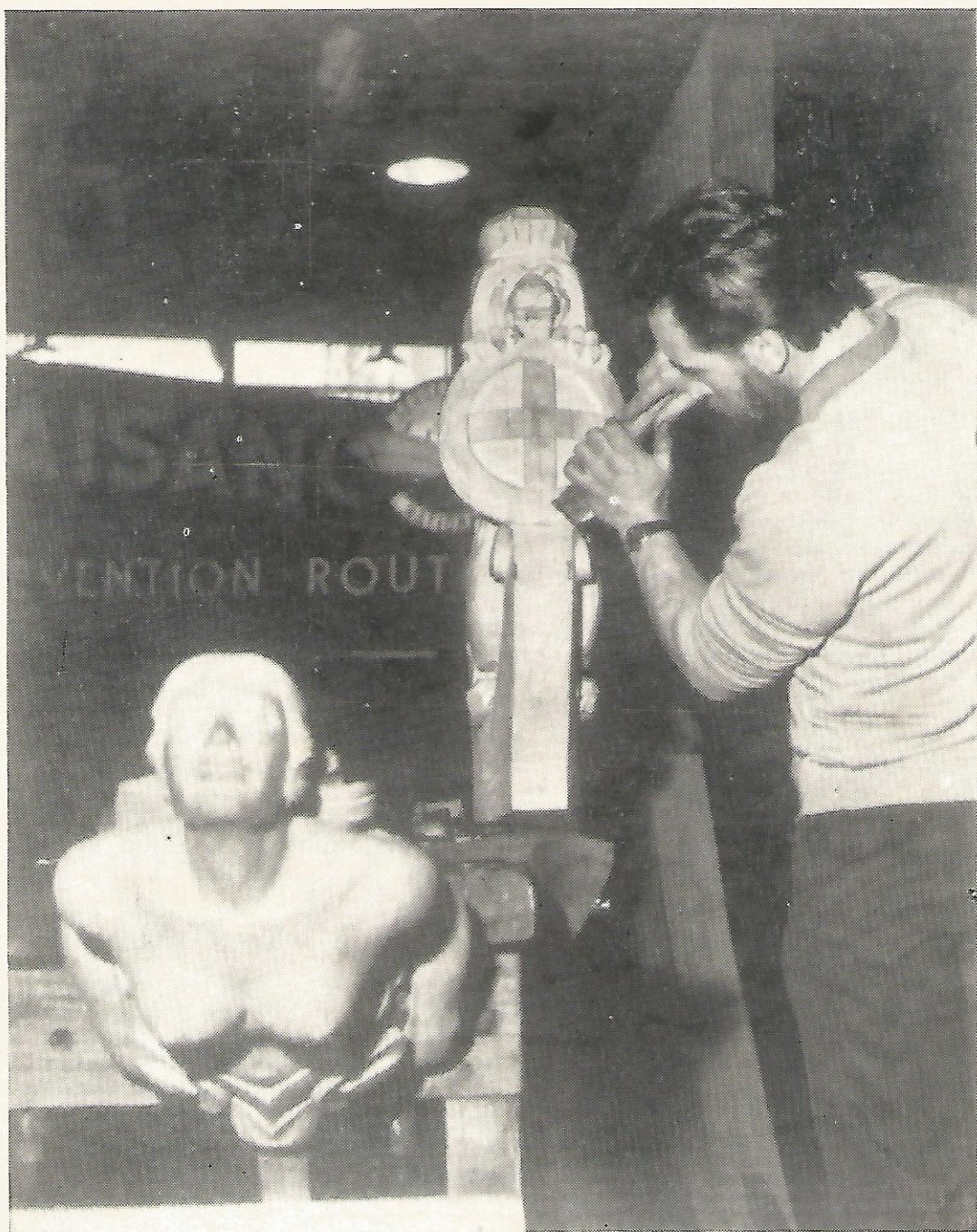
À pág. 81 do artigo é assinado pelo Dr. Moura lê-se:

"Por sua temática e estilística as carrancas do São Francisco estão mais próximas das figuras de proa que aparecem nas xilogravuras portuguesas da História Trágico-Marítima (sec. XVI e XVII) do que das figuras do século XIX.

E ainda à mesma página:

"a Nau Santa Maria, que ostenta uma grande figura de proa "sanfranciscana". Estilística e tematicamente, uma carranca".

Estas citações são fundamentais para melhor filiar a tipologia das figuras de barca. Infelizmente, contudo, não foram reproduzidas as referidas figuras tão aparentadas às nossas carrancas, cujo medievalismo igualmente assinalo à pág. 102 do *Carrancas do São Fran-*



Em 1977 será realizada em Paris uma I Exposição Mundial de Figuras de Proa, com cerca de 80 peças, de mais de uma dezena de países, dentre os quais 15 carrancas, solicitadas à Embaixada do Brasil na França.

Em janeiro de 1976, no Salão Náutico de Paris, houve um stand sobre Figuras de Proa a fim de preparar a referida Exposição. No referido stand, Norman Gaches (foto a cima, de Francine Rolland), escultor de figuras de proa, mostrou ao público seu trabalho.

As tradicionais figuras de proa ainda não morreram!

cisco. Também não consta da bibliografia o autor e editor da História Trágico-Marítima (Século XVI e XVII).

Segundo o Dr. Moura "o cavalo era uma das figuras de proa mais comuns nas barcas do São Francisco e nos botes do Tocantins (op. cit. pág. 85). Ora, de cerca de 90 carrancas autênticas que classifiquei, só me lembro de três, que representassem nitidamente um cavalo, reproduzidas às págs. 45 e 47 do *Carrancas do São Francisco*. Eram raras as carrancas naturalistas; em sua quase totalidade, zoo-antropomorfas, ligadas ao fantástico e sobrenatural, se vago parentesco apresentam com animais, é mais fácil associá-lo ao leão. Quanto aos botes do Tocantins, cuja proa "culmina por símile de figura qualquer, jacaré, cavalo etc.", não me parece que essa única e vaga citação apresentada pelo Dr. Moura autorize sua conclusão de ser o cavalo uma das figuras de proa *mais comuns* nos botes de Tocantins.

Aliás, a denominação de *Figura de proa* é utilizada para esculturas fixadas ao navio, geralmente no beque, sob o gurupês, mas também no castelo de proa, como no caso das carrancas. Como já comentei à pág. 22 deste artigo, nos botes do Tocantins provavelmente a figura, de pequenas dimensões, era esculpida no final da própria roda de proa. Nessa hipótese pergunto-me se seria válido denominá-la *figura de proa* ou simplesmente *roda de proa esculpida*.

Para evitar má interpretação, reitero que o parágrafo acima se refere só aos botes ou barcos mineiros do Tocantins, onde obviamente também navegavam embarcações maiores, com autênticas figuras de proa. Essas, provavelmente, foram conservadas, após o abandono da embarcação a que pertenciam. Já vi várias figuras de proa em nossos antiquários, inclusive em um que trazia muitas peças de Belém. Citei J. Nóbrega, comprador de antiguidades que percorria todo o norte e viu uma figura de proa, que não conseguiu adquirir, em Belém. Mas só Nóbrega levou

para Santos, S. P., dezenas de velhas carrancas do São Francisco (vide pág. 98, *Carrancas do São Francisco*) e nenhuma escultura de bote do Tocantins, que igualmente não constam, que eu saiba, de qualquer Museu ou coleção. Levando em conta a *peneira fina* que os antiquários sempre passaram em tudo que apresenta algum interesse comercial, isso poderia confirmar que a *roda de proa esculpida* dos botes do Tocantins teria perecido com os botes.

Também, observando o desenho deste tipo de embarcação (pág. 72 do artigo do Dr. Moura), verifica-se que sua proa afilada e alçada não permitiria a fixação de uma escultura pesada como a carranca sanfranciscana. Tudo leva a crer que a solução mais provável seria esculpir a figura na própria roda de proa.

Agradecendo o interesse com que o Dr. Carlos F. Moura examinou meu trabalho, atendo à sua solicitação referente a informações suplementares sobre figuras de proa, especialmente no Tocantins.

No ano de 1976, percorri todas as capitais dos estados ao norte do Rio de Janeiro. Por motivos profissionais, estabeleci contato, em cada capital, com dezenas de elementos, identificando alguns que tinham tido vivência com embarcações, especialmente nos rios do norte.

O jornalista Guaipum Vieira (R. João Gaioso, 399, Terezina) há anos pesquisa figuras de proa no Parnaíba, só tendo conseguido identificar uma: "em 1925... Albatroz, pequena lancha que fôra feita por família que residira em Juazeiro da Bahia,* já transmitia, aos deuses das águas, mensagem do seu ritual, através da *carranca** que conduzia" (de artigo a ser publicado pelo autor). A referida lancha desapareceu há cerca de dois decênios, desconhecendo-se o paradeiro de sua carranca.

Não pude confirmar, em Terezina, a existência, nos últimos decênios, de máscaras usadas em embarcações na confluência dos Rios Poty e Parnaíba,

* O grifo é meu, mas as palavras são de G. Vieira, que ao escrevê-las ainda não havia lido o *Carrancas do São Francisco*.

fato que me havia sido citado por um engenheiro em Salvador, que em certa época se deslocava com frequência a Terezina.

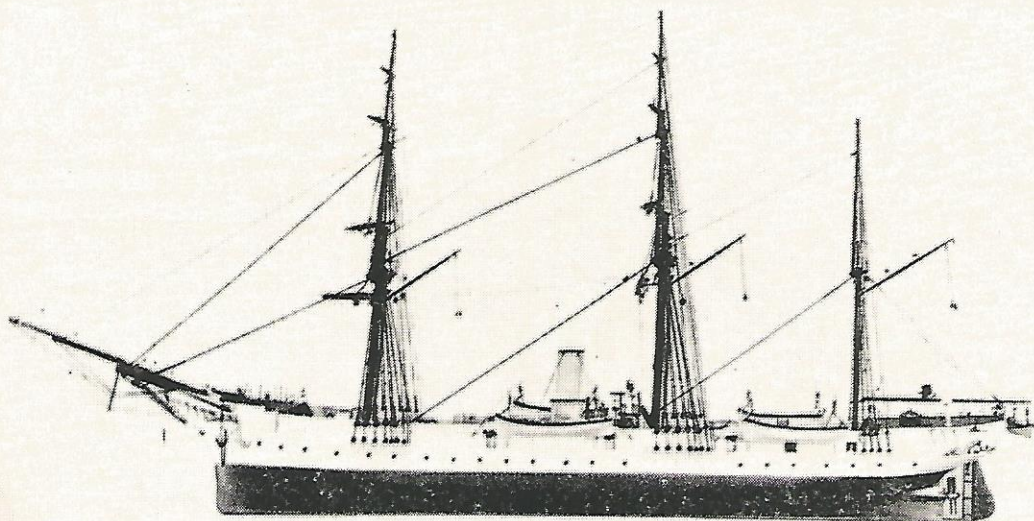
De outros elementos, habituados a viajar, nos dois últimos decênios, nos rios da região, inclusive Araguaia e Tocantins, soube de *uma* figura de proa vista em cada um desses rios, além de algumas embarcações com uma escultura grosseira, entalhada na extremidade da roda de proa, provavelmente do tipo das descritas por Ayres da Silva.

Em Mato Grosso, José da Nóbrega soube, em 1950, da existência, no passado, de pequenas e grosseiras figuras à proa de barcos do Rio Guaporé. Nenhuma havia sido preservada.

No Rio Amazonas, ultimamente, de muitos a quem indaguei, inclusive velhos marinheiros, dos Portos de Belém

e Manaus, consegui identificar: um busto de mulher, em embarcação do baixo Amazonas; uma figura (sereia?) em embarcação no Porto de Manaus; um dragão, de grandes dimensões (150 cm?), de uma embarcação da Ilha de Marajó. Nesse último caso, meu informante citou que curioso pelas dimensões e bom acabamento da peça, que se encontrava em embarcação de transporte de passageiros, indagou sobre sua origem. Foi-lhe explicado tratar-se de um antigo barco de ricos senhores da Ilha, que após muito tempo encostado havia sido reformado, recentemente. Constava que sua figura de proa tinha a utilidade de espantar duendes das águas.

Confirmo assim minha hipótese para a origem das carrancas sanfranciscanas: surgidas originalmente como decoração e símbolo de poder, receberam, logo depois, conotação popular mística.



Cruzador *Primeiro de Março* — Construído no AMRJ em 1881. Modelo pertencente ao acervo do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

UM NAVIO-HIDROGRÁFICO FRUSTRADO

LEVY PENNA AARÃO REIS
Almirante-de-Esquadra (RRm)

Um navio hidrográfico quase foi encomendado, pela Marinha, a estaleiro europeu, em 1907. Neste *quase* se resume mais uma das muitas procrastinações que o Governo, tanto o do Império quanto o da República, reservaram para a hidrografia brasileira. Como sabemos, nada foi feito nesse sentido até 1955.

Ideado pela própria Diretoria, então Repartição da Carta Marítima e, logo depois, Superintendência de Navegação, seria um navio especialmente desenhado para atender ao serviço de levantamento da costa do Brasil — e também ao de balizamento — segundo as características apontadas como adequadas.

Em rápida pesquisa a que me entreguei há tempos para examinar a evolução da repartição hidrográfica, encontrei em muitos relatórios ministeriais menção, sempre curta, da intenção de se construir navio próprio para a hidrografia. Mas somente há pouco, aprofundando a pesquisa, vim a conhecer mais detalhadamente o caso dessa frustrada tentativa, o que devo ao precioso auxílio do diretor do Arquivo da Marinha, o prezado amigo Haroldo Bastos e de seu digno auxiliar Alcir Chaves.

À época, tudo parecia fácil quanto a obter-se afinal um navio-hidrográfico próprio, pois a Marinha do Brasil es-

tava empenhada em vasto programa de aquisição de uma esquadra moderna. O País passava por um período financeiro favorável (quatriênio Rodrigues Alves, até 1906) às grandes realizações materiais, e a Marinha vinha planejando, longamente, aparelhar-se com navios de combate modernos, segundo a experiência recente colhida nos sucessos navais do conflito russo-japonês. O Ministro da Marinha no quatriênio que se iniciara com a Presidência Afonso Pena, ampliara o plano de seu antecessor, para incluir na encomenda nada menos que 3 *dreadnoughts*.

Na Europa, começara a corrida armamentista, principalmente a competição naval anglo-alemã, mas os estaleiros estavam ávidos de contratos que os mantivessem ocupados em pleno rendimento. Nenhuma dificuldade se prenunciava para a Diretoria incumbida do levantamento da costa.

O Diretor, empossado em 4 de abril de 1907, o ilustre Almirante Artur Jaceguai, ilustrado desde jovem na guerra e na hidrografia, distinguido pelo desempenho em altos cargos a que fora convocado já depois de reformado, conservava, sexagenário, o temperamento impetuoso de um jovem comandante de navio de vanguarda. Sem poder afirmar, tudo leva a crer que a iniciativa da encomenda foi dele próprio.

Porque tais circunstâncias favoráveis foram desperdiçadas? Jaceguai deixou o cargo em outubro de 1910, e assim o quatriênio se escolheu sem que a repartição ganhasse o almejado navio; nenhum contrato fora firmado, menos ainda uma simples quilha batida... E a idéia se perdeu nas névoas da ingrata política de construções navais.

Mas não sem intenso trânsito de papéis, veemente da parte do Diretor, que vivia energicamente a sua função, friamente protocolares da parte de outras autoridades. É o que se vê do documento encontrado no Arquivo da Marinha, que anexo a este, Ofício nº 52 do Diretor Geral da Repartição da Carta Marítima (Almirante Jaceguai), de 15 de fevereiro de 1908, ao Vice-Almirante Ministro da Marinha (Alexandrino de Alencar).

Documento verdadeiramente jaceguiano, violento, contundente, vale a pena ser apreciado pelo leitor, na íntegra, por isso está anexo a esta notícia. A competência do autor, reconhecida por todos, e o seu empenho em quebrar o marasmo, a lerdeza da administração, estão patentes nos minuciosos comentários que salvam para nós, meio século decorrido, uma boa imagem da conformidade governamental e naval, com o atraso da hidrografia brasileira de então. Sigamos os trâmites da burocracia naval, no caso, pelos papéis que se encontram no Arquivo da Marinha.

Em agosto de 1907, a Repartição da Carta Marítima remete, em ofício do dia 24, as bases para a concorrência a abrir para construção de um navio-hidrográfico. Tratava-se de construir para a Repartição um navio-hidrográfico que seria também navio de faróis, atendendo à dupla incumbência, com os requisitos detalhados pela mesma, entre as quais a existência de instalações próprias para o Almirante¹ e adstritos todos a pequeno calado, ao que parece fixado em cerca de 3 metros.

O Ministro da Marinha ordena, em 4 de setembro, ao Chefe da Comissão Naval na Europa que abra concorrência nas bases do ofício acima citado.²

Cinco meses depois, 15 de fevereiro de 1908, em Ofício nº 52, o Diretor Geral, Almirante Jaceguai, opina pela proposta Napier & Miller, estaleiro britânico. Este ofício, como dissemos acima, incisivo e minucioso, contém informações tão interessantes que vale ponderá-lo detidamente. Mas o que consta em seguida (ao que me foi dado encontrar) é apenas o frio despacho ministerial, lançado no mesmo, do próprio punho do Almirante Alexandrino de Alencar: "À Inspeção de Engenharia Naval, p.^a dizer a respeito. 6-3.08". E, o que é muito para o nosso estudo, dois planos de navio, um proposto pelo estaleiro Cockerill, de Hoboken, Bélgica, outro de Schichau, de Elbing, Alemanha, não tendo sido encontrado papel algum sobre a proposta de Napier & Miller, que só podemos assim avaliar pelo que informa Jaceguai em seu ofício.³

Tudo ficou em projeto, para grave prejuízo da hidrografia e dos faróis, como se sabe. Mas vejamos o que consegui esclarecer no Arquivo.

O navio-hidrográfico em si, ideado por Jaceguai, com "sua larga experiência das cousas de Marinha", baseava-se



Arthur Silveira da Mota — (Barão de Jaceguai)

Óleo sobre tela de Dakir Parreiras. Acervo do SDGM.

em modelo "conhecido e experimentado na navegação costeira do país", o dos pequenos vapores do tipo *Santos* que havia anos serviam ao Lloyd Brasileiro.⁴

Porque não se cogitou de construí-lo no País, no próprio Arsenal de Marinha ou em estaleiro particular no Rio, é outra questão, tendo provavelmente influído nisto a urgência, requisito tipicamente jaceguaiano. Incluo, porém, no quadro que apresento adiante, as características de um navio antes construído no Arsenal de Marinha do Rio, o *Primeiro de Março*, que em 1907 ainda navegava, com mais de vinte e cinco anos de serviço, e o faria por mais dez. Isto somente para comparação e referência mais adiante.

A idéia de Jaceguai, como Diretor empenhado em recuperar o atraso em que se encontrava o levantamento da costa, visava sem dúvida à meta tão longamente colimada da Carta Marítima do País. Editando as cartas que mais tarde se chamou *coleção Jaceguai*, por compilação de cartas antigas e de elementos novos esparsamente obtidos, dera o primeiro passo. O seguinte teria de ser o levantamento em padrão atual (em 1907 as exigências da navegação haviam crescido muito, quer pelo porte dos navios, quer pelos novos perigos descobertos, às vezes à custa de desastres sérios, não admitindo um profissional de sua competência que permanecessem em uso cartas baseadas em levantamentos de 40 anos atrás). Para isso nada se faria efetivamente sem que a Diretoria dispusesse de um navio, exclusivamente para seu serviço, e este evidentemente construído segundo especificações ditadas por quem conhecesse o serviço. Passara já a época, nas grandes Marinhas que tomávamos como modelo, de usar nos levantamentos navios velhos, quase sempre pequenos demais, cedidos à repartição hidrográfica porque nenhum outro serviço o desejasse; e os grandes departamentos hidrográficos começavam a ditar os requisitos que lhes convinham. Enfim, começavam a usar navios novos e próprios.

Jaceguai imaginou um navio, pequeno mas não muito, com propulsão a vapor, a carvão, naturalmente, e bom de manobra (2 hélices?), com algum aparelho vélico, simples auxiliar, capaz de levar boas embarcações miúdas, com compartimento amplo para desenho, e alojamentos condignos para os oficiais e guarnição, e também para o Almirante, o Diretor. Complemento moderno, então, um camarim para a T. S. F., novidade ainda, mas já indispensável.⁵ Tudo adstrito a calado reduzido, cerca de 3 metros, consideração evidentemente importante. Quanto a armamento, alguns pequenos canhões, ou melhor as plataformas prontas para instalação eventual dos mesmos.

Tal concepção era perfeita para a época, até no detalhe de não sobrecar-

Quadro comparativo das características dos navios-hidrográficos projetados em 1907

CARACTERÍSTICAS	PROPOSTAS			PARA COMPARAÇÃO	
	Schichau 1907	Cockerill 1907	Napier 1907(*)	Santos 1890	1.º de Março 1881
Deslocamento	470(**)				
Comprimento	76m	71m	85,4m	91m	56m
Boca	11m	11m	10,4m	11m	8,5m
Calado	3,05m	3m(***)	3,05m	3,05m	3,20m
Potência			12 n		750 CV
Velocidade			Carvão p. 10/12 dias	12m	10 n
Armação Velame	2 mastros	Gurupés e 2 mast. (2 latinos e 3 d'entre mastros)			Armado em barca
Armamento	4 c. 57mm	4 c. 57mm			

(*) Como citados por Jaceguai

(**) Dado não indicado, porém mencionado como correspondente ao calado indicado.

(***) Aproximado (não indicado, inferido do plano)

regar navio e sua gente com a existência de armas só raramente úteis. Seria perfeita ainda, muitos anos depois, não fosse a excrescência, que então se teria tornado, de espaço destinado exclusivamente ao Diretor.

Os hidrógrafos da geração de 1930 bem podem comparar esse navio ideal com aqueles nos quais serviram (sofrem...), as *chicacas* que lhes impingiam (e que algumas vezes a própria Diretoria solicitava, falta de melhor...), sempre necessitados de reparos, e nos quais, nos melhores casos, um só requisito satisfatório era anulado por outros, impróprios. Foi somente em 1935 que entrou em serviço, obtido em terceira mão, o *Rio Branco*, cuja conversão trouxe algumas características adequadas, mas muitas impróprias.

O mais lamentável no caso, entretanto, é a esplêndida oportunidade perdida. Na história da administração pública brasileira, este é um dos muitos exemplos, e talvez dos mais graves de

perda de oportunidade. Difícil de medir, financeiramente, mas facilmente estimável diante dos desastres que se sucederam, na costa e nos portos, por imprecisa colocação dos perigos nas cartas com que se dotavam os navios, e do desperdício de carvão e de tempo nos exagerados resguardos a que eram forçados pelas dúvidas na posição.

A impaciência do Almirante Jaceguai, o azedume que mostrava para com seus colegas, encontra justificação plena para quem aprecia a perspectiva histórica. Os nomes citados por ele no ofício-libelo são dos mais ilustres da Marinha de então. O chefe da C. N. E., Proença, seu antecessor na direção da Carta Marítima, embora por curto prazo, certamente melhor que ninguém aquilataria a urgência quanto ao navio próprio; os outros, alguns engenheiros navais, todos de reconhecida competência, também se interessariam, é claro, por tão evidente falta. Um deles, que mereceu crítica mais extensa, Gomes Ferraz, é quem parece não ter sido tra-

tado com justiça, pois no caso o armamento era fator secundário, e de seu local escolhido para trabalhar, na Bélgica, é que veio a proposta mais completa, cujo desenho se reproduz adiante.

Compreende-se que a concorrência para construção de um (um, só...) pequeno navio-hidrográfico *pesasse* pouco nas cogitações de quem se ocupava com 3 *dreadnoughts*, 3 cruzadores e 15 destróieres. Mas nem tanto tempo seria preciso para apreciar propostas de tipo tão simples. Provavelmente, terá pesado a conformidade da classe com a situação existente de conhecimento hidrográfico. Marinhas de guerra e mercante entorpecidas pelos trabalhos de Mouchez, tranquilizadas por doutrinas de hidrografia itinerante, de levantamentos esporádicos.⁶

Também não é crível que pesasse, dessa vez, a crônica dificuldade do Tesouro, pois insignificante seria a despesa, diante do custo dos navios de combate.

Deixando o cargo em 1910, Jaceguai viu findar-se o quadriênio presidencial; o Ministro Alexandrino de Alencar foi substituído pelo Almirante Marques de Leão, que não demorou no cargo, substituído pelo Almirante Berford que pouco demorou, também, na função, voltando ainda o Almirante Alexandrino à pasta. Porque não conseguiram estes levar adiante o projeto do navio-hidrográfico? Dificuldades administrativas explicariam porque não o conseguiram os dois primeiros citados; o primeiro, a braços com grave crise disciplinar, logo no início de sua gestão, e mais crises políticas, mas com a volta de Alexandrino à pasta, porque não efetivou este a encomenda que deixara adiar?

Com efeito, a situação financeira mudara, agravando-se as dificuldades do Tesouro. Mas continuava-se a construir o terceiro *dreadnought*, encomendara-se ainda 3 submarinos e respectivo tênder. Comparado a estes, o navio-hidrográfico era de custo insignificante. Sob a responsabilidade de Alexandrino, segunda ocasião perdida. O fantasma de Jaceguai poderia brandir o bengalão célebre, sem injustiça. Mais

de cinco anos foram insuficientes para executar idéia tão simples.

Detalhe a esclarecer: quanto teria influído, no caso, o prestígio do fundador da repartição, o Almirante Teffé, que certamente teria apoiado o esforço de Jaceguai, seu antigo companheiro nas campanhas do Paraná e do Paraguai e nos árduos levantamentos debaixo de fogo? Esse apoio, ainda que tácito ou discreto, poderia ter pesado, principalmente na segunda gestão de Alexandrino, dada a ligação de parentesco que se estabelecera, de Teffé com o Marochal Presidente da República Hermes da Fonseca. Sobre isso podemos apenas conjecturar, mas de fato nada resultou, e a boa oportunidade foi perdida.

À vista do quadro comparativo das características do navio proposto, e dos poucos planos que encontrei, pode-se dizer hoje que qualquer desses teria sido precioso para dar início ao levantamento da costa. Não vale a pena perder tempo em *escolher* o melhor, nem foi para tanto que fiz o quadro, incompleto e meio duvidoso quanto a algumas características. Qualquer deles teria sido utilíssimo. Se em lugar de perder tempo e esforço em compará-los, tivesse o administrador, de coragem, deixado cair ao acaso o lápis sobre a lista das propostas (ou o bengalão de Jaceguai...) e ordenado a construção, outra teria sido a história da hidrografia brasileira.

O navio da *Diretoria* teria de ser guardado; os oficiais e a gente teriam sido relativamente fixados à incumbência, a especialização iria progredindo, nenhuma outra autoridade lançaria mão dele para as ocasionais crises políticas. O prestígio da repartição se teria firmado, outros navios, maiores e menores, se lhe juntariam, os teodolitos e sextantes saíam dos paíóis, em terra, para uso no mar, o serviço central reviveria da modorra de digerir dados esparsos para dotar o navegante de cartas apenas sofríveis.

Mesmo que se tivesse adotado a idéia de 1890, com rápida adaptação, teria sido melhor que nada. Mesmo que se tivesse apanhado o *Primeiro de*

Março de 1881, ou o próprio ou um similar construído no Arsenal, em 1910, admitindo mesmo que demorasse este o que demorou o malsinado Cruzador *Tamandaré* na carreira, — qualquer destas decisões teria sido melhor do que planejar, cotejar, examinar, remeter, opinar, e... não executar nada!

De tal inação se poderá debitar, ao administrador da época, trinta anos de atraso na hidrografia nacional.

O quadriênio da 1ª Guerra Mundial, de 15 de novembro de 1914 a 1918, o Presidente Wenceslau Brás encontraria morta a idéia do navio-hidrográfico; a repartição continuou a dispor apenas de velhas *chicacas*, todas de segunda mão. O quadriênio seguinte iniciou-se com as incertezas da sucessão presidencial; o Presidente Rodrigues Alves enfermo, a sucessão incerta, afinal resolvida com a eleição do Epitácio Pessoa, então delegado à Conferência da Paz em Versalhes. Com este, serviram três ministros civis na pasta da Marinha. O terceiro, o Engenheiro Veiga Miranda, sem nenhuma experiência em Marinha, mas com visão e arrojo de administrador, procurou em 14 meses executar um notável programa, em esforço desesperado de recuperar o tempo perdido.

Ainda vigorava a tranqüilidade quanto à hidrografia na esfera marítima nacional, quando a repartição foi sacudida por dois arrancos notáveis: as sondagens na Baía de Guanabara e o levantamento da Baía da Ribeira, com as lanchas e os pequenos navios do serviço de faróis.⁷ A providência principal, a encomenda de navio próprio,

ficaria ainda no papel. O orçamento de 1922 consignou 6 mil contos para 1 navio-escola e 1 navio-hidrográfico; contrato foi assinado com a Companhia Nacional de Navegação Costeira, o estaleiro Lage, para construção destes navios, por 4.800\$000, contrato registrado no Tribunal de Contas, sob protesto; tal contrato, assinado uma semana antes da mudança de governo, foi cancelado, logo após, pelo novo Ministro da Marinha, outra vez o Almirante Alexandrino, e desta vez sob o Presidente Bernardes, empenhado em restabelecer situação financeira precária. Ao ex-Ministro Veiga Miranda nada mais era possível fazer senão queixar-se: "... o Tesouro, sempre escasso e sovina..."⁸

Aos diretores que se sucediam, zelosos por sua repartição, restou apenas a paciência, virtude eminentemente hidrográfica, segundo Wharton. Mas não foi esta, na verdade, virtude da parte dos administradores, do mais alto ao mais diretamente responsável pela segura navegação em nossos mares. Virtude foi dos hidrógrafos, engajados em atividades da repartição, na costa, em suportar as *chicacas* que lhes eram relegadas, repetidamente retomadas, e que agravavam desnecessariamente o peso das intempéries e outros óbices da natureza. Virtude não dos administradores, que deixavam escapar oportunidades sucessivas, apesar do notável exemplo que lhes deixara o desassombrado Jaceguai, até que a enérgica e eficiente demonstração de Nogueira da Gama viesse quebrar a inércia e interromper a culposa procrastinação.

NOTAS

¹) Esta idéia de instalação própria para o Diretor cabia na tradição que vinha dos primeiros Diretores, Tefé e Freitas, que viajavam para as áreas de serviço, de levantamentos ou de obras, pessoalmente chefiando a execução, fora da sede, nos portos ou na costa — serviços que mais tarde passaram a ser feitos por comissões próprias, ausentando-se o Diretor da sede somente para inspeções ocasionais. A idéia pareceu ressurgir, em 1935, quando o Rio Branco foi incorporado à

Diretoria, e o Almirante Graça Aranha reservou para si um camarote do mesmo.

² "Sr. Chefe da Comissão Naval na Europa — Não tendo sido aceita nenhuma das propostas que enviastes... por não satisfazerem as condições... ora vos remeto... o ofício nº 286 de 24 de agosto último, da mesma Repartição, para que com as bases por ele fornecidas mandeis abrir concorrência, etc. etc." Não foi encontrado até agora papel algum referente às propostas que acima se

menção. Depreende-se que a C.N.E. colheu propostas e remeteu-as ao Rio, sem concorrência formal.

³⁾ Segundo Jaceguai, havia no Rio um agente dos construtores Napier & Miller, o Sr. L. Campos, ao qual fornecera, a pedido, indicações sobre o navio ideado, indicações que constaram de seu precitado Ofício de 10 de agosto de 1907 (ofício que não encontrei). L. Campos é provavelmente a firma que cerca de vinte anos mais tarde absorveria a clientela da firma Norris, espécie de *Ship Chandler* no Rio, e que por volta de 1940, como Luís de Campos Filho, era fornecedora de motores à Diretoria de Navegação.

⁴⁾ Em 1926, como aspirante, viajei em um deles, do Rio para Recife, em viagem de prática de navegação que o Diretor do Lloyd, Comandante Cantuária Guimarães, facultava aos aspirantes em férias. Cinco anos depois, em início de carreira de hidrógrafo, imaginava como teria sido vantajoso contar com um navio parecido com aquele... E somente em 1932, transferido com mais dois outros, à Companhia Costeira para a Marinha, navio equivalente, o *Itajubá*, no qual embarquei para revisão do levantamento de Paranaguá e Antonina, medi o avanço em relação ao *Floriano* e ao *Tte. Lahmeyer*, no qual acabara de participar no levantamento da Baía da Ilha Grande, tudo sob a direção de Nogueira da Gama.

⁵⁾ Isto permitiria ampliar o uso do navio na terceira incumbência da Diretoria, a meteorologia, pois como estação móvel completaria a rede costeira ainda bem escassa.

⁶⁾ Ainda se contava com a hidrografia itinerante: "A saída de unidades navais em exercícios, além de familiarizar com o oceano

as novas turmas de oficiais e Guardas-Marinhas, terá a vantagem de abrir oportunidade para os trabalhos cartográficos do litoral, tarefa que cada dia é reconhecida como de maior urgência". Reconhecia-se a maior urgência, mas ainda se contava com atividade esporádica que até então não frutificara!

⁷⁾ Em seu livro "Quatorze meses na pasta da Marinha"; página 326.

⁸⁾ Frase no livro citado, página 94.

Além do acima citado, encontram-se as seguintes observações nos Relatórios anuais do Ministro da Marinha: 1908 — pág. 29 — "... o "Carlos Gomes"... do Amazonas ao Chuí...

para ficar determinada a publicação, pela primeira vez de uma carta nacional do nosso litoral marítimo."

1908 — pág. 94 — "Em vista dessa necessidade foi ordenada a abertura de concorrência na Europa para a construção de um navio a vapor, de acordo com as condições indicadas".

Pág. 95 — "o desenho da carta geral da República..."

1909 — pág. 8 — "Além dos navios já encomendados, torna-se necessário proseguir na execução do programa, completando-se... incluindo o navio mineiro e o navio hidrográfico".

1910 — pág. 85 — "Como não houvesse sido publicada até o presente uma só carta geral hidrográfica da nossa costa, foi empreendida a construção e desenho de uma com os elementos de que se podia dispor, etc".

Схема и описание внутреннего устройства парусного судна

схема и описание внутреннего устройства парусного судна

— 1 —

Парусное судно

схема и описание
внутреннего устройства
парусного судна

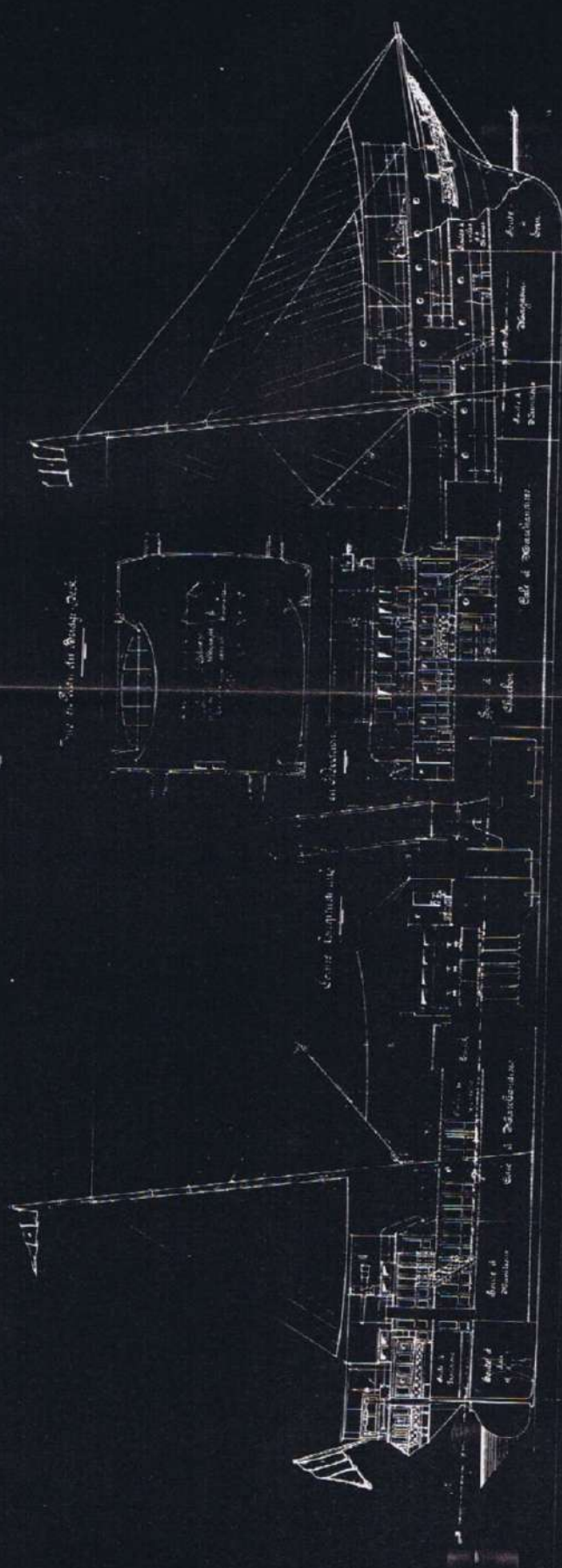


Схема и описание внутреннего устройства

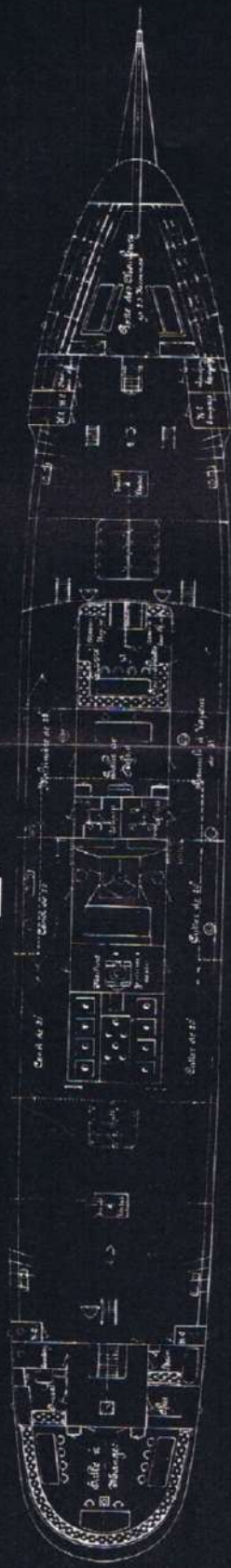


Схема и описание внутреннего устройства



Парусное судно
схема и описание
внутреннего устройства
парусного судна

OFÍCIO DO ALMIRANTE JACEGUAI
AO MINISTRO DA MARINHA



Repartição da Carta Marítima do Brasil

Pia de Janeiro, 15 de Fevereiro de 1908.

*A Inspectoria da
Engenharia Naval
vai p. dig. a
supl. E. B. et
Alencar*

Exm.º Snr. Vice Almirante Ministro da Marinha.

Por despacho de V. Ex^o, datado de 5 do corrente mez, sobre o officio, sob nº 60 de 14 de Janeiro ultimo do vice-almirante João Justino de Proença, chefe da Commissão Naval na Europa, mandou V. Ex^o que o chefe d'esta Repartição dissesse a respeito do mesmo officio e papeis annexos, a saber: dous pareceres dos engenheiros navaes, chefes das secções da dita Commissão Naval, e nove propostas, de diversos estaleiros, para construcção de um navio destinado ao serviço hydrographico do Brasil.

Não é fácil prestar a informação analytica sub-entendida pelo despacho de V. Ex^o.

O chefe da Commissão Naval na Europa, não incluiu em sua communicação, copia das particularidades por elle exigidas dos estaleiros convidados a concorrer; nem sequer informa a que estaleiros pedio propostas; podendo-se induzir, dos termos em que um d'elles se dirigio ao mesmo chefe enviando-lhe proposta, o estaleiro da Inglaterra de Napier & Miller, haver este concorrido a pedido de uma firma de Hamburgo, dos Snrs. A. C. de Freitas & C^o. Não é de presumir que o Snr. Almirante Proença, para se dirigir a um estaleiro da Inglaterra, procurasse o interme-

diário de uma casa commercial de Hamburgo, na Allemanha.

O facto de enviar nove propostas, inclusive a ultima alludida, não prova haverem concorrido todos os solicitados a entrar na concorrência; alguns convidados estando no direito de abster-se de enviar propostas.

Como informação, sobre as propostas apresentadas e transmitidas a V. Ex^o, o Chefe da Commissão Naval, limita-se a emittir o seu prejuízo, de accordo com o parecer dos engenheiros chefes das secções sob suas ordens, no sentido de haverem sido as casas de Armstrong, Vickers & Palmers, as que melhor interpretaram as especificações e programma que serviram de base á organização das propostas.

Inferese do officio a que me venho referindo, do vice-almirante Proença, ter havido demora na remessa dos papeis em questão, demora que, segundo conceitua, fica justificada pela data do recebimento das ultimas propostas a elle endereçadas; donde, inferese mais: não haver o mesmo Chefe da Commissão Naval, fixado prazo para a apresentação das referidas propostas.

Termina o vice-almirante Proença dizendo não seguir na mesma occasião

o mappa comparativo das propostas, por causa do tempo que exigiria para ser passado a limpo.

Um dos pareceres annexos, assignado pelos engenheiros navaes, Capitão de Mar e Guerra Benjamim Ribeiro de Mello, Capitão de Fragata A. M. Gomes Ferraz, Capitão de Corveta Bartholomeu F. de Souza e Silva e Capitão Tenente Gaston Lavigne, conclue haver sido a *impressão dos signatarios sobre a rapida comparação que fizeram das propostas apresentadas*, que mostravam satisfazer as condições do programma, as de *Palmer, Armstrong e Vickers*.

Os mesmos engenheiros, fazem uma classificação dos navios das propostas, pelo comprimento d'elles, e notam discrepancias dos dizeres do programma em todas menos nas trez acima mencionadas.

Entre as discrepancias notadas, está: na proposta de Cockerill: de não haver contemplado em seus planos escriptorio para desenho e hydrographia; não advertindo esses Snrs. que em identica omissão incorrem os planos de Armstrong, pelos mesmos Snrs. recommendados.

Os Snrs. engenheiros comprovam ainda a rapidez com que examinaram as propostas apresentadas á Comissão Naval, quando affirmam que a proposta de Napier & Miller não menciona, ou, *não dá botica nem enfermaria, nem telegraphia*. Todavia, lida com alguma attenção a carta endereçada ao almirante Proença, pela firma Napier & Miller, teriam aquelles Snrs. engenheiros deparado com o seguinte promenor das disposições internas do navio proposto pela mesma firma: *medicine chest all complete including bedding*, phrase esta ingleza que só se pode traduzir por: botica e enfermaria. Ainda mais: nas especificações do navio proposto por Napier & Miller, ha menção de um Lazarette, que outra cousa não pode ser senão a enfermaria. Quanto á telegraphia, dizem os mesmos proponentes: *masts fitted with semaphores and complete system of wireless telegraphy fitted*. Como se poderia observar omissão de telegraphia, onde ha compromisso formal de dispôr um systema

completo de telegraphia sem fio, é o que só poderia acontecer a quem não tivesse lido, mesmo ligeiramente, uma proposta onde se vê a phrase acima reproduzida, em puro inglez.

O outro parecer é do engenheiro naval capitão de fragata Antônio Maximo Gomes Ferraz, no qual, officinando como chefe da secção de artilharia, conclue ponderando a conveniencia de *separar-se do contracto a parte do armamento para fazer-se contracto especial com a firma Armstrong*, e manifesta a opinião de dever-se dar preferencia ao typo de canhões de 57 m/m d'este fabricante já adoptado em nossa marinha, tratando-se de um navio *antes destinado aos labores da paz do que aos da guerra*. Não farei cabedal do valor d'este ultimo argumento em favor de um typo de canhões antiquado e reconhecidamente inferior.

Devo ferir antes, o ponto capital da questão: o da proposta do navio a ser preferido, tendo em vista os serviços a cargo d'esta repartição.

Já tive occasião de assignalar a circumstancia de não haver o Snr. Almirante Proença remettido a V. Ex.^a copia do programma ou particularidades do navio, para construcção do qual abrio a limitadissima concorrência cujas propostas enviara a V. Ex.^a.

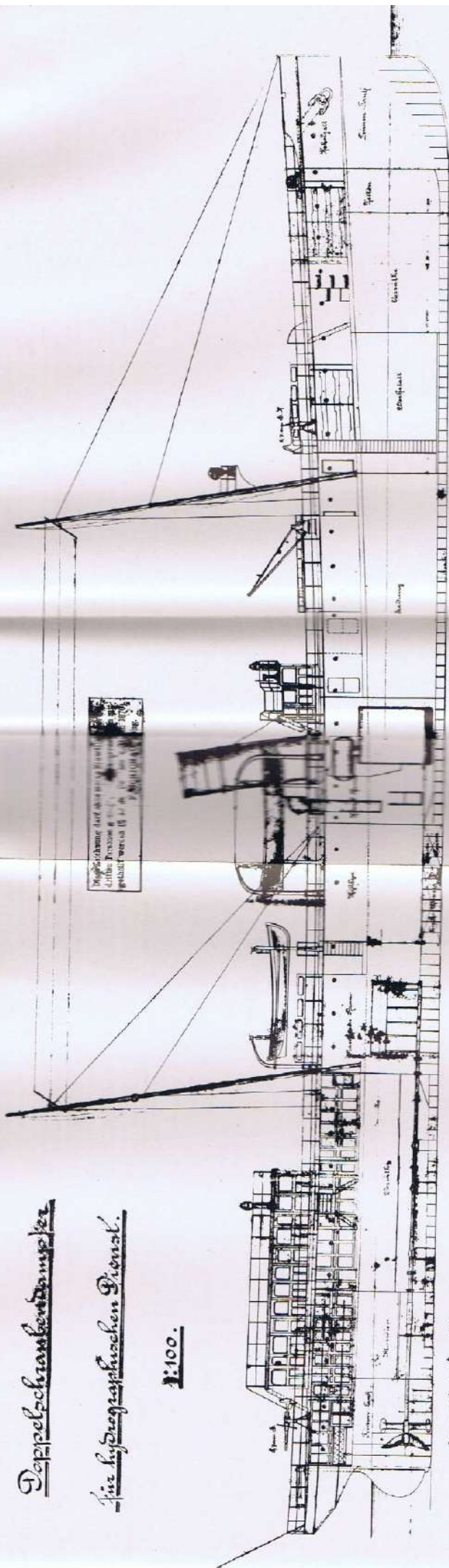
Devo, entretanto, suppôr, que o typo do navio, posto em concorrência pela Comissão Naval, presidida pelo mesmo Snr. almirante Proença, não deveria affastar-se muito do ideado por mim com as particularidades constantes dos officios por mim dirigidos a V. Ex.^a á 10 e 24 de Agosto ultimo, o primeiro sob n.^o 272 e o segundo sob n.^o 286. A esta supposição devo ser induzido, principalmente, pelo Memorandum da Directoria do Expediente, n.^o 334 de 4 de Setembro do anno proximo passado, communicando-me haver V. Ex., em vista do meu citado officio, sob n.^o 286, mandado abrir concorrência na Europa para a construcção do navio por mim suggerido.

Mas, quer eu estabeleça o confronto dos planos ultimamente enviados pelo Snr. almirante Proença, com os dados por mim estabelecidos, quer compare

Doppel-schrauben-dampfer

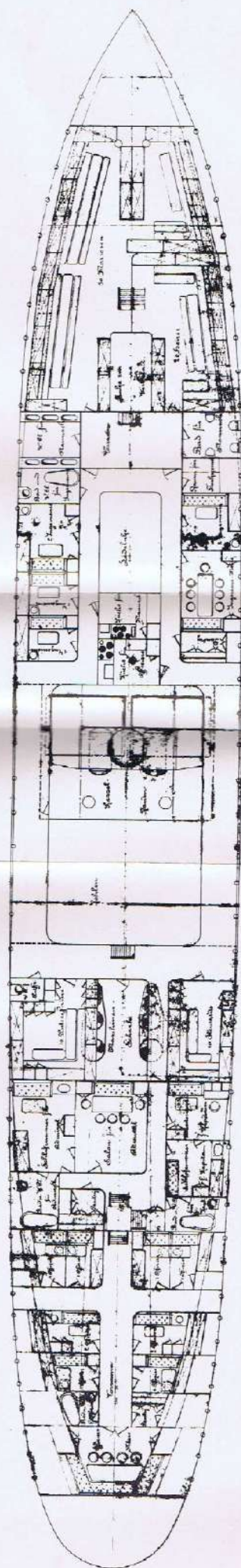
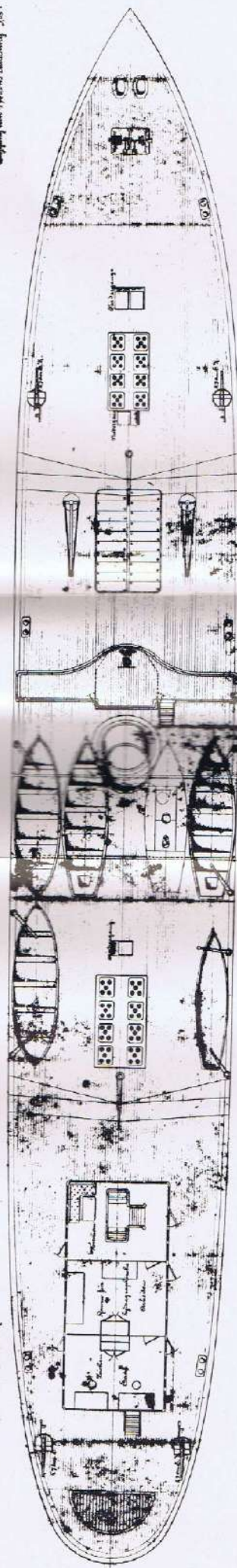
Für hydrographischen Dienst.

1:100.



Seitliche Ansicht des Dampfers.
Größte Breite des Schiffes.
Länge des Schiffes.

Seitliche Ansicht des Schiffes.
Größte Breite des Schiffes.
Länge des Schiffes.



entre si os mesmos planos e respectivas especificações, não posso conformar-me com a opinião da Comissão Naval na Europa, de que as casas *Armstrong, Vickers e Palmers* são as que melhor interpretam as especificações e programma, que serviram de base á organização das propostas apresentadas, a menos que não attribua á Comissão Naval, o haver alterado os elementos por mim fornecidos com a acquiescencia de V. Ex.^a: hypothese esta que julgo inconcebível.

Assim, pois, em meu entender, a proposta unica que consubstancia o meu pensamento, do typo de navio adaptado aos multiplos serviços d'esta repartição, a saber: levantamentos hydrographicos, explorações oceanographicas e inspecção da illuminação e balisamento ao longo da costa maritima do paiz, é a proposta de *Napier & Miller* com estaleiro em Old Kilpatrick na visinhança de Glasgow. Não existe como acima mostrei, a omissão, notada pela Comissão Naval, quanto á botica, enfermaria e telegraphia, nas especificações d'esta firma; donde se pode concluir que a falta de taes promenores nos planos respectivos, achando-se mencionadas nas especificações, provem de haverem os constructores querido deixar ao fiscal da obra, a designação dos sitios do interior do navio onde deveriam ser installadas aquellas dependencias. É certo tambem nada haverem dito sobre ventilação artificial, machina frigorifica e vaporizador. Semelhantes particularidades, porem, uma vez preferidos, elles não deixariam de aceitar, maxime, estabelecidas como condição *sine qua non*, para celebração do respectivo contracto. Igualmente não se propuzeram fornecer a artilharia indicada; no que procederam prudentemente, não só porque no programma não se exigia canhões, e sim, simplesmente, plataformas convenientemente reforçadas para receberem quatro canhões de 57 m/m, tiro rapido; como pela razão obvia, de não poderem saber qual o typo de canhões, do referido calibre, presentemente adoptado no armamento dos navios brasileiros.

Um dos proponentes recommendados pela Comissão Naval, *Palmers*, estipula á parte o preço dos quatro canhões e respectivas munições, que, compromette-se a encommendar á firma *Armstrong*.

Outro proponente, também recommendado, *Vickers*, propõe-se dotar o navio de quatro canhões *Hotchkiss* de 57 m/m, mas, do modelo que o mesmo estabelecimento tem fornecido ao Almirantado Inglez. A Comissão Naval do Brazil não diz se aceita esse modelo que, como se sabe, é differente do de *Armstrong* do qual possuímos alguns exemplares em nossos navios, e que é objecto da preferencia accentuada do especialista engenheiro naval *Gomes Ferraz*, embora reconheça não ser actualmente este typo de canhão o mais poderoso do mesmo calibre.

Nem me surpreende que os constructores *Napier & Miller* fossem os autores do projecto do navio mais apropriado ao serviço da Carta Maritima, tendo eu sciencia de haverem elles desenhado e calculado, primitivamente, *esse navio de inteiro accôrdo com as indicações por mim elaboradas a pedido do agente dos mesmos constructores nesta Capital, o Snr. L. Campos*, indicações por mim reproduzidas ingenuamente em meu precitado officio, de 10 de Agosto do anno proximo passado.

Taes indicações não foram arbitrarías. Com a minha experiencia das cousas de marinha, querendo reunir em um mesmo navio os requisitos necessários a tornal-o apto para o desempenho de todos os serviços incumbidos a esta repartição, adstricto cumpre a um calado reduzido, procurei a solução do problema dentro de dimensões de um typo conhecido e experimentado na navegação costeira do paiz. Esse typo era o dos paquetes "*Santos*" e "*Desterro*" que, ha 16 para 17 annos, acham-se ao serviço do Lloyd Brasileiro. O comprimento de 280 pés inglezes, a bôca extrema de 34 pés inglezes, pontal de 19 pés inglezes e calado médio, maximo, de 10 pés inglezes; *dous helices* e velocidade de 12 nós, com carvão nas carvoeiras para 10 a 12 dias; foram dados por mim colligidos d'aquelle typo de navio a vapor.

Os planos e especificações apresentados ao chefe da nossa Comissão Naval, de firmas competentíssimas, vieram corroborar o acerto da minha previsão. Todos os que se apartaram das dimensões por mim prefixadas, (e foram, litteralmente, todos os proponentes, excepto Napier & Miller) cingiram-se á solução de um problema muito menos complexo do que o visado por mim e, talvez por isso, a maior parte das firmas constructoras proponentes designaram as respectivas propostas como de navio especialmente destinado a levantamentos hydrographicos.

É verdade que Napier & Miller, igualmente não acharam outro denominativo para o navio por elles planejado; mas, estes constructores, tendo laborado sobre as dimensões do meu programma, sobre ellas tendo sido traçado o respectivo projecto, não se julgaram restringidos ás acanhadas dimensões adoptadas pelos demais concurrentes.

Em summa, continuo a pensar que a proposta de Napier & Miller é a que satisfaz plenamente o meu objectivo, de um navio, tanto quanto se pode desejar, apropriado aos diversos serviços da marinha, concentrados n'esta repartição.

Em virtude das dimensões mais amplas adoptadas por Napier & Miller, de accôrdo, como disse acima, com o que eu havia suggerido, puderam estes constructores dispôr no navio projectado todas as accomodações necessárias aos fins a que o mesmo navio se destina, taes como: camara independente da do commandante para o chefe da repartição ou para o Director, quando embarcados; bem assim *maior capacidade dos depositos* para agua doce e para carvão, como se faz necessário ao objecto da actividade ou mobilisação de um tal navio.

Quanto ao preço da proposta Napier & Miller é, incontestavelmente, o mais rasoavel, levando-se na devida conta as dimensões e o deslocamento do navio por esta firma projectado, dimensões irreductiveis, considerando-se os misteres a que é destinado.

É até de admirar que o preço de Napier & Miller seja praticamente igual ao de Vickers, comprehendido o arma-

mento e munições, e inferior aos preços pedidos por Beardmore e Schichau.

Penso, pois, que a construção do navio com que V. Ex.^a tem em vista dotar a repartição da Carta Maritima, deve ser contractado com a firma Napier & Miller, sobre as bases da proposta por esta firma apresentada á nossa Comissão Naval na Europa, com as modificações que forem julgadas necessárias para que o navio em tudo corresponda ao programma approved por V. Ex.^a, cujas modificações, é de presumir, a dita firma, não repugnará aceitar.

Já havia escripto tudo quanto acabo de expôr, quando chegaram-me ás mãos, por ordem de V. Ex.^a, mais dous officios do Snr. Almirante Proença, sob n.^{os} 101 e 109, datados, o primeiro de 20 e o segundo de 21 de Janeiro ultimo.

Aquelle, incluye a traducção ingleza da proposta originaria, em allemão, dos estaleiros de F. Schichau, este, cobre o mappa comparativo das nove propostas sobre as quaes versava a communicação do mesmo Snr. almirante objecto da presente informação.

Devo lealmente declarar a V. Ex.^a, que na ultima linha d'este mappa figuram os dizeres do programma que servio de base á confecção das propostas em questão, programma identico ao meu em suas linhas geraes, não obstante, a obscuridade de alguns de seus termos.

Occorrem-me diversas observações syntheticas sobre o modo de proceder da nossa Comissão Naval, relativamente á materia vertente.

Duas porem, d'essas observações releva aqui assignalar; a de: no grande centro da industria da construcção naval, em que está funczionando aquella Comissão, só haver ella pedido propostas a um numero tão limitado de constructores. Na Inglaterra, unicamente penso eu, não seria demais attrahir á semelhante concorrência quinze ou vinte estabelecimentos, todos dando as garantias necessárias de proficiencia e de solvabilidade de seus compromissos. Nem pôsso atinar com os motivos pelos quaes, da Allemanha, só fosse chamada

a concorrência a casa F. Schichau; e uma vez admittida a firma de Cockerill, da Belgica, não pôsso atinar com a razão por que foram excluidos os estaleiros da França e da Italia, dous paizes em que, é notorio, estar muito mais adiantada, do que na Belgica, a industria das construcções maritimas.

A outra observação, é a de não ter a Commissão Naval assumido a responsabilidade da escolha de uma determinada proposta, accentuando a sua preferencia por um grupo de trez concurentes: expediente commodo mas, não

digno de ser imitado. Em semelhante assumpto o servidor integro da nação, não deve hesitar em assumir a responsabilidade exclusiva de sua opinião.

Finalmente, V. Ex^o comprehenderá quanto me é desagradavel criticar actos de collegas meus, mas, ainda mais penoso seria para a minha consciencia procurar motivos evasivos para omitir a expressão franca de meu pensamento para com o Governo que me honra com a sua confiança e que me distingue tratando de esclarecer-se pela minha informação.

Saude e fraternidade.



FIGURAS DE PROA PORTUGUESAS E BRASILEIRAS

CARLOS FRANCISCO MOURA

Arquiteto

Desde a Antiguidade muitos povos costumavam colocar na proa ou na popa de suas embarcações imagens de animais míticos ou reais ou de divindades protetoras.

Essas imagens relacionavam-se geralmente com o nome com que as batizavam.

Savérien, no *Dictionnaire Historique de la Marine*, dá notícias históricas sobre o assunto.¹

Virgílio referiu-se a um navio chamado *Tigre*, que ostentava na popa a figura desse animal. Menciona também navios com os nomes de *Centauro* e *Quimera*. Dele também é a informação de que a nau de Enéias era consagrada à proteção da mãe dos deuses e tinha na popa a figura da deusa com os leões que lhe eram consagrados.

Os egípcios em cada ano consagravam um navio à deusa Ísis. Luciano descreve um deles — tinha no alto da popa um pássaro de ouro de asas abertas e na proa a figura de Ísis.

O Cristianismo já encontrou arraigado o costume de ornar os navios com figuras protetoras.

O Apóstolo São Paulo embarcou na Ilha de Malta em um navio chamado *Castor e Pólux* que tinha na proa as imagens dos dois gêmeos mitológicos protetores dos marinheiros gregos e romanos.

A cristianização geral da vida européia chegou também às atividades náuticas. Os nomes dos barcos passaram a ser tirados do hagiolégio católico, e o cerimonial de seu batismo passou a ser presidido pelos padres.

Muitas tradições pagãs, entretanto, sobreviveram adaptadas ou sincretizadas.

As centelhas que aparecem nas extremidades dos mastros e que os gregos e romanos acreditavam ser as almas protetoras de *Castor* e *Pólux*, foram

identificadas em Portugal com São Telmo ou São Frei Pero Gonçalves (*fogo de Santelmo* ou *corpo santo*), e em outras regiões com Santo Anselmo.

É evidente que já os gregos haviam feito o mesmo, *helenizando* tradições anteriores, e substituindo-as por divindades da sua mitologia.

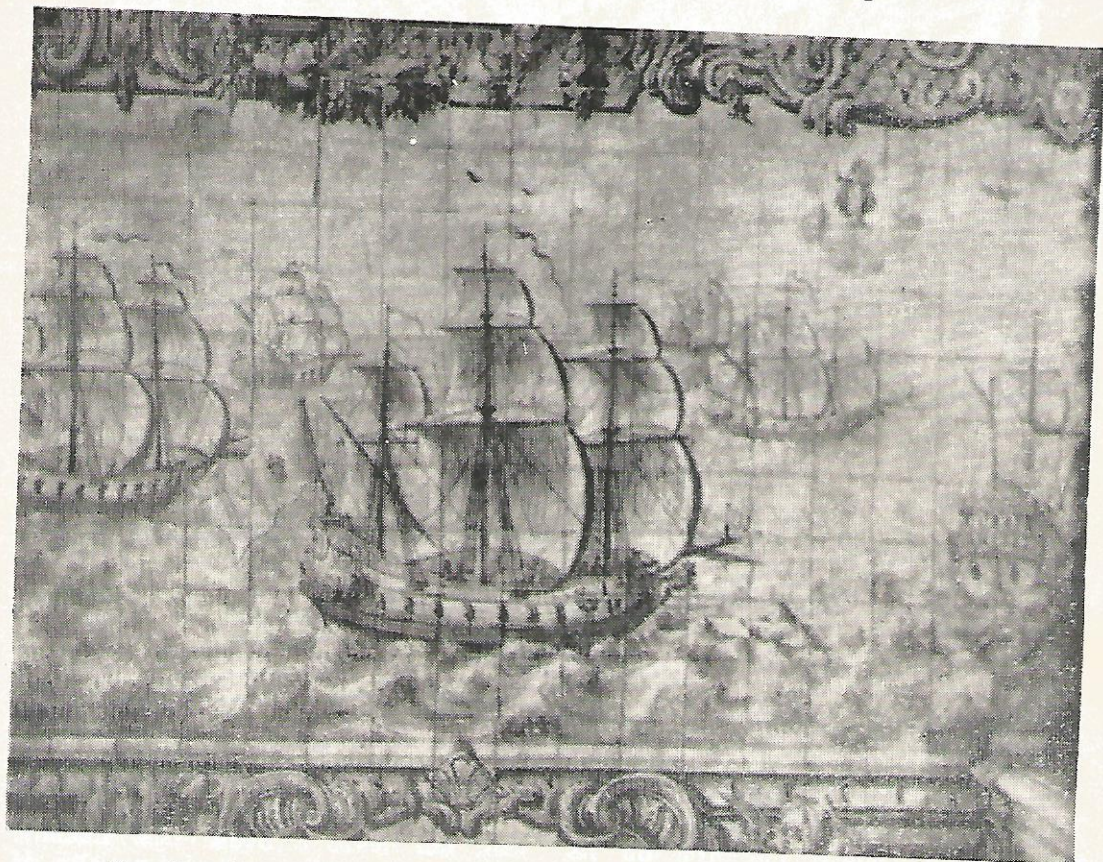


Fig. 1 — Nau da Frota do Brasil ornamentada com um leão de proa (painel de azulejos da Igreja do antigo Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem, em Itapagipe, Bahia).

Uma passagem da *História Trágico-Marítima* informa que em 1557 o Arcebispo de Lisboa proibiu as antigas cerimônias com que festejavam S. Pero Gonçalves, mas foi tal a reação dos marinheiros e pescadores que teve que levantar a proibição.²

As imagens mitológicas que ornavam os navios e que não foram assimiladas ao novo culto desapareceram, e só em dois períodos reapareceram com a moda dos estudos clássicos: no Renascimento e no neoclássico (fins do século XVIII). Fora deles, só esporádicas aparições.

As figuras de animais míticos ou reais, entretanto, sobreviveram a todas as transformações religiosas e políticas, e só sumiram com o desaparecimento do próprio costume de usar figuras de proa.

Um exemplo da persistência desses símbolos pré-cristãos e da tolerância da Igreja com eles, mesmo em alfaías religiosas, é o de navetas em forma de barco com figuras de animais na proa. Tanto em Portugal como no Brasil há inúmeras dessas peças de ourivesaria sacra, algumas com figuras de animais fantásticos.

FIGURAS DE PROA EM PORTUGAL

O povo português, que teve no desempenho marítimo sua grande contribuição à história universal, obedecendo

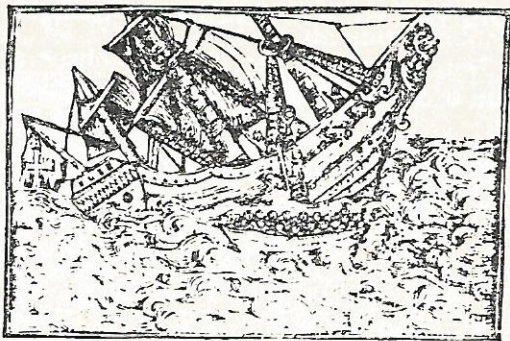


Fig. 2 — Gravura que ilustra a *Relação do Naufrágio da Nau S. Tomé na Terra dos Fumos no ano de 1589* (*História Trágico-Marítima*).

a tradições marinheiras pré-nacionais foi dos que mais usaram figuras de proa.

Disso há farta documentação escrita e iconográfica, embora exemplares de museus sejam poucos.

Na Península Ibérica usavam-se figuras de proa desde a Antiguidade.

Estrabão, baseado em Poseidônio, informa que Eúdoxos de Kyzikos, durante uma expedição à Índia feita no tem-

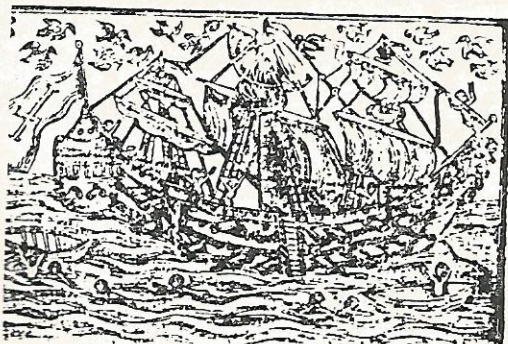


Fig. 3 — Gravura que ilustra a *Relação do Naufrágio da Nau Conceição de que era Capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos baixos de Pero dos Banhos aos 22 do mês de agosto de 1555* (*História Trágico-Marítima*).

a figura de um cavalo, e foi informado de que se tratava de restos de uma esquadra que viera do Ocidente. De volta Eúdoxos mostrou a proa no porto de Alexandria e lhe afirmaram que era dos *gadeirítai* (habitantes de Cádiz), pois eles, além dos grandes navios armados pelos comerciantes, usavam outros menores, chamados *hippoi* (cavalos), devido à figura de proa.³

Garcia Y Bellido, que publicou o texto de Estrabão, opina que da narração deduz-se ter sido esse tipo de figura de proa privativo dos *gadeirítai*.⁴

Um vaso ibérico de cerca do século I a.C. achado em Liria representava navios valencianos com figuras de animais na proa, aparentemente, cabeças de javalis.⁵

Outros povos que influenciaram ou dominaram a Península na Antiguidade também usavam figuras de proa.

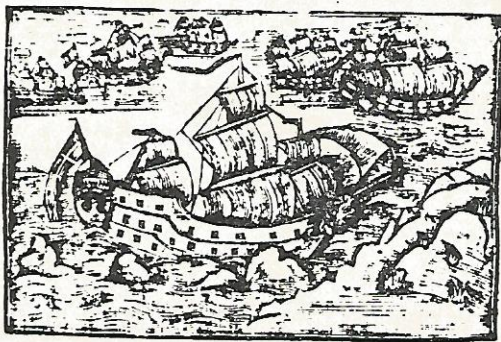


Fig. 4 — Gravura que ilustra a *Relação da Viagem e Sucesso que teve a Nau S. Francisco em que ia por Capitão Vasco da Fonseca, na Armada que foi para a Índia no ano de 1596* (*História Trágico-Marítima*).

Assim os fenícios, os gregos, os cartagineses e os romanos.

Moedas luso-romanas de Ossunoba (atualmente Faro, no Algarve) têm cunhados, de um lado, dois atuns (riqueza do mar da região) e, do outro, uma embarcação com figura de proa.

Os vikings, que em certo período da Idade Média fustigaram as populações litorâneas de Portugal, vinham embarcados nos seus magníficos barcos *drakars* (dragões) e *snekkars* (serpentes), assim denominados por exibirem nas proas as figuras desses terríveis animais.

po de Euergetes II do Egito, encontrou na costa da Etiópia a proa de madeira de um navio, na qual estava esculpida

O uso do cavalo como figura de proa pelos antigos habitantes de Cádiz deve ser devido aos fenícios, fundadores da cidade. Tanto os fenícios como os cartagineses, seus descendentes, ornamentavam seus barcos com figuras de cavalo.⁶

Também os nórdicos da época do bronze e do princípio da idade do ferro

usavam cabeças de cavalo como figuras de proa.

Essas ondas sucessivas de influências de origens diferentes usando o mesmo símbolo deve ter concorrido para reiterar e sedimentar a tradição.

Não deixa de ser curioso observar que o cavalo vá ressurgir muito depois,

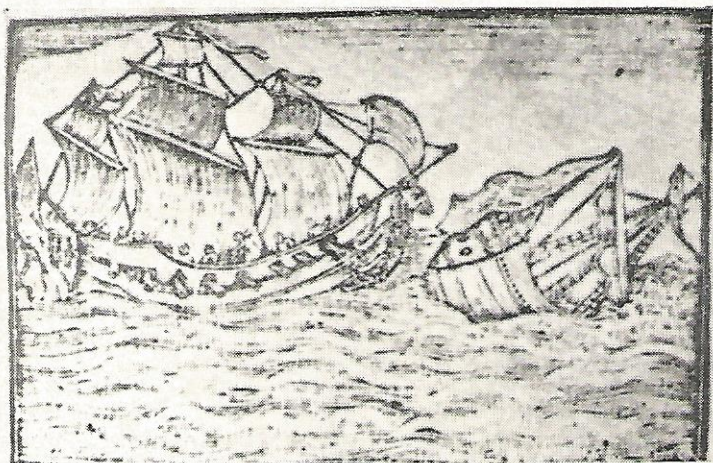


Fig. 5 — Gravura que ilustra a *Relação da Viagem e Sucesso que tiveram as Naus "Águia" e "Garça" vindo da Índia para este Reino no ano de 1559* (*História Trágico-Marítima*).

no Brasil, como figura de proa nos barcos do São Francisco e do Tocantins.

Referindo-se às embarcações nórdicas, observa o Prof. Octávio Filgueiras que a figura do cavalo estava ligada a uma simbologia mágica.⁷

A mesma significação tem sido dada às figuras de cavalo do São Francisco.⁸

Segundo alguns historiadores, uma famosa imagem histórica de São Rafael teria ornado a proa da nau de mesmo nome da armada que descobriu o caminho marítimo para a Índia.

A ser verdade essa hipótese, trata-se da mais antiga figura de proa portuguesa que chegou até nosso século.

Durante a viagem de regresso, a *São Rafael*, do comando de Paulo da Gama, irmão de Vasco da Gama, foi incendiada próximo a Melinde "porquanto era coisa impossível navegarem três navios com tão pouca gente como éra-

mos", e tudo o que se pôde aproveitar dela foi passado para os outros dois navios restantes.

A figura de proa, como afirma Teixeira de Aragão, foi recolhida a bordo do navio de Vasco da Gama.

O descobridor dedicava muita devoção à imagem do arcanjo, e levou-a consigo nas duas outras viagens que fez à Índia.

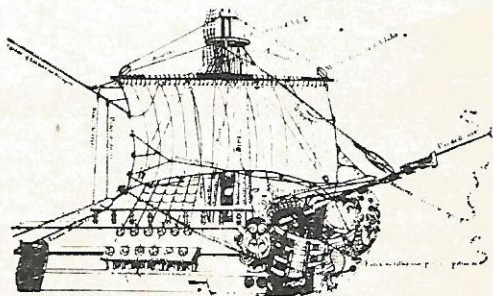


Fig. 6 — Leão de proa de uma nau do século XVIII (desenho do *Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos*).

Também seu bisneto, D. Francisco da Gama, levou a imagem nas duas vezes que foi governar a Índia (1597-1600 e 1622-1628).

O terceiro neto, primeiro Marquês de Nisa, levou-a consigo quando foi exercer, na França, o cargo de embaixador.

Posteriormente a imagem foi recolhida à capela da Vidigueira, no Alentejo, e, por ruína desta, passou para outras igrejas, até que foi doada ao Museu da Marinha pelo Cardeal de Lisboa, como informa Frazão de Vasconcelos em 1951.⁹

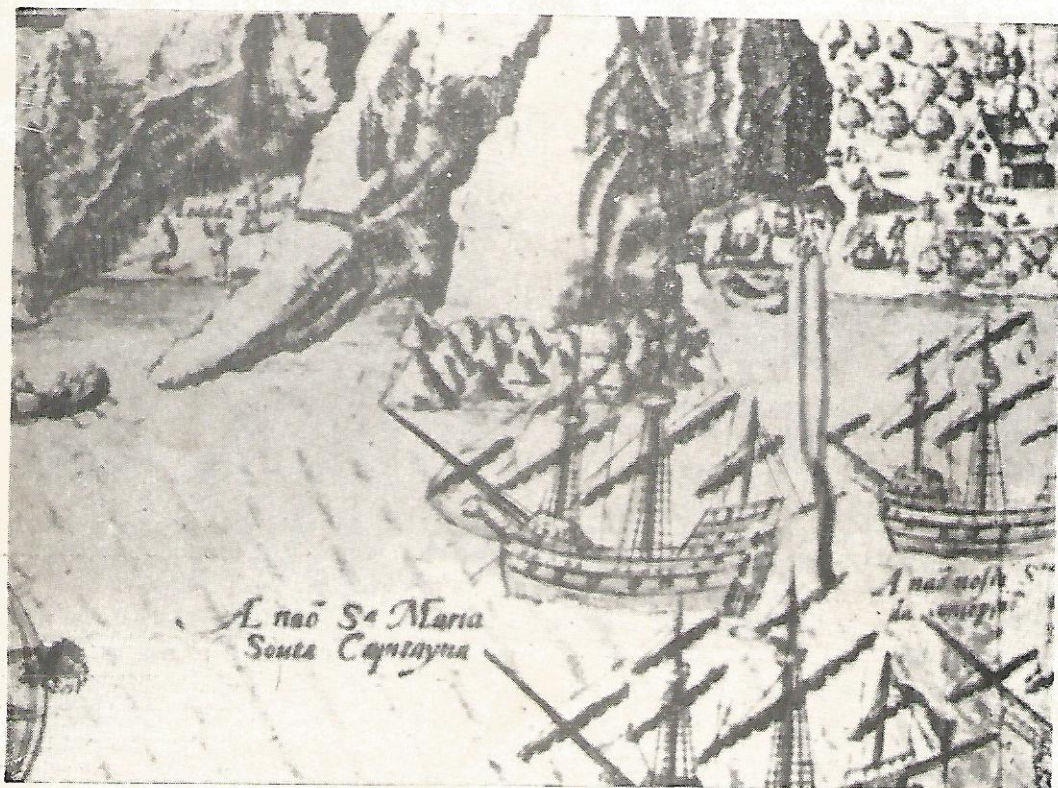


Fig. 7 — A Nau portuguesa *Santa Maria* ancorada na Ilha de Santa Helena, segundo gravura da obra *Tertia Pars Indiae Orientalis*, de Bry (MDCI, Francoforti).

Primitivamente fazia parte da imagem o *menino Tobias* que era conduzido pela mão do Arcanjo, e levava um peixe segurado pela guelra. Quando em 1880 a imagem era conduzida para Lisboa, o *menino Tobias* foi retirado pelo sacristão e levado de volta à Vidigueira.¹⁰

Teixeira de Aragão, em 1852, assim descreve o São Rafael — “É uma imagem de azinho com 0,68 m de altura, tosca e bem conservada; na base tem uma chapa onde devia entrar o varão de ferro que segurava o santo, coadjuvando duas argolas do mesmo metal que ainda se vêem pregadas nas costas do arcanjo. As camadas de tinta têm-se

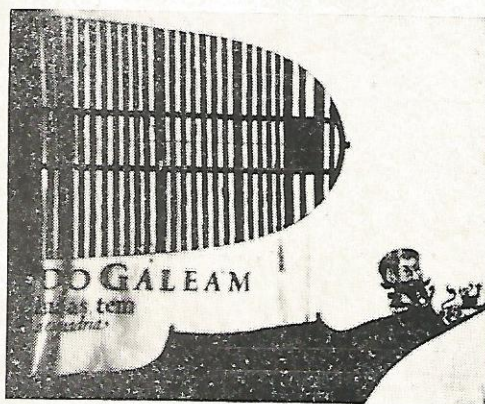


Fig. 8 — Leão e cabeça de homem na proa do galeão de quinhentas toneladas (*Livro de Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes, 1616).

sucedido sem conta (...) e ultimamente sofreu um enxerto na base, substituindo uma peanha a carcomida chapa de ferro, para ir figurar na procissão da Páscoa”.¹¹



Fig. 9 — Figura de proa do galeão de 200 toneladas do Livro de Traças de Carpintaria de Manuel Fernandes (1616).

Brás de Oliveira, em 1914, observava: “Diz-se que a figura de S. Rafael existente no mosteiro dos Jerônimos pertenceu à nau de Paulo da Gama queimada no canal de Moçambique”.¹²

Fração de Vasconcelos, em 1951, não nutria essa dúvida. Em 1939 ele havia achado na Torre do Tombo o diário da

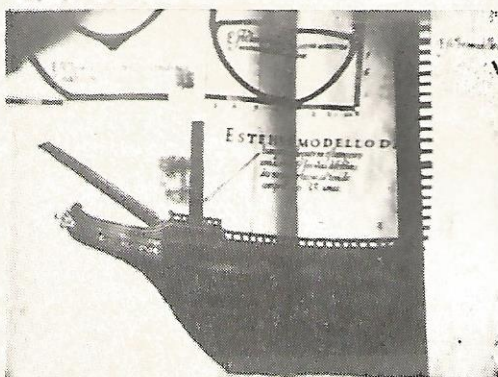


Fig. 10 — Figura de proa de um navio do Livro de Traças de Carpintaria de Manuel Fernandes (1616).

navegação da Nau São Francisco, de Goa para Lisboa (1600-1601), escrita pelo piloto-mor Gaspar Ferreira Reimão. Nessa nau vinha de regresso de seu primeiro período na Índia D. Fran-

cisco da Gama, Conde da Vidigueira. No dia 25/02/1601 registra o diário:

“... hoje tivemos missa e pregação que fez frei João da Piedade, onde o conde e os religiosos padres capuchos que nesta nau vão e os fidalgos e mais pessoas nobres e mais gente da nau demos graças a Deus nosso Senhor, à sacratíssima Virgem Nossa Senhora

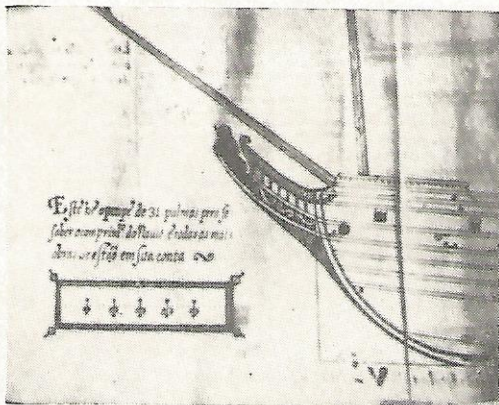


Fig. 11 — Leão de proa de um navio do Livro de Traças de Carpintaria de Manuel Fernandes (1616).

pelas mercês que nos fez em nos deixar passar o Cabo de Boa Esperança com tão próspera viagem, que cuido que nenhuma outra nau o passou em 58 singraduras que há que somos partidos da barra de Goa, mandou o conde tirar e trazer ao altar hoje o anjo S. Rafael com muita festa, que é o mesmo que

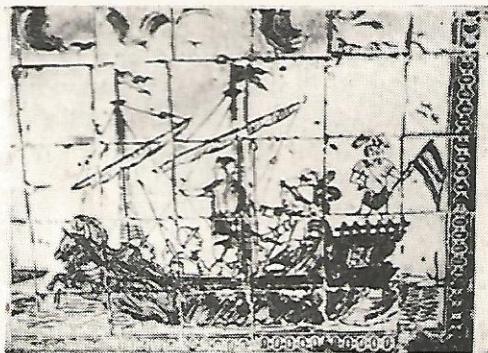


Fig. 12 — Embarcação com a figura de um cavalo na proa em um painel de azulejos do século XVII da Quinta dos Chavões, no Cartaxo, Portugal. O cavalo era uma das figuras de proa mais comuns nas barcas do São Francisco e nos botes do Tocantins.

seu avô trouxe consigo quando descobriu a Índia...".¹³

Frazão de Vasconcelos é de opinião que a imagem não deveria ter ornamen-

estaria mais exposta às intempéries e aos embates das ondas.¹⁵

O esclarecimento dessa controvérsia tem muito interesse para a história das figuras de proa em geral. Como vimos no início deste trabalho, desde a Antiguidade a proa ou a popa dos barcos eram ornadas com figuras protetoras. Talvez mais mesmo a popa.¹⁶

Com o Cristianismo as figuras de animais continuaram a ser usadas na proa, e imagens do hagiológico católico começaram a ser usadas no painel de popa, em substituição às imagens mitológicas.

Um dos exemplos mais célebres é o da imagem de popa do Galeão *Santa Teresa*, que tomou parte na Batalha das Dunas (1639).

Mas o uso de imagens religiosas na proa era muito raro. Uma das poucas de que temos notícia foi a da Nau *Santo Antônio*, que ardeu no porto de Lisboa em 1553, quando se preparava para seguir na armada da Índia. A única coisa que se salvou foi a figura de proa, que representava o santo onomástico, e foi guardada como memória.¹⁷

Quando, no século XVIII, voltou a moda das figuras mitológicas, elas, que



Fig. 13 — Imagem de S. Rafael que se acredita ter ornamentado a proa da nau de mesmo nome, da armada de Vasco da Gama que descobriu a Índia.

tado, como era usual, a parte superior do beque, mas talvez a frente exterior do castelo de proa.¹⁴

O Prof. Conceição Silva, em interessante opúsculo denominado *S. Rafael, o Menino Tobias e D. Vasco da Gama* (Évora, 1966), também defende a tese de que a imagem de São Rafael não era propriamente a *figura de proa* da nau de mesmo nome. Poderia ter figurado no castelo de proa, como sugere Frazão de Vasconcelos, ou no painel de popa, ou mesmo num oratório dentro da nau. Estes últimos locais eram mais dignos de uma imagem religiosa do que a proa, onde ela, além de mais afetada pelos balanços da embarcação,



Fig. 14 — Sereia — figura de proa de navio português do século XVIII.

não eram imagens religiosas, tornaram a ser usadas na proa.

Através de gravura da época sabe-se que uma embarcação com o nome



Fig. 15 — Afonso de Albuquerque — figura de proa portuguesa do século XIX.



Fig. 16 — Íris — Figura de proa de navio português do século XIX.

Nossa Senhora do Pilar tinha na proa a figura de uma sereia ou tritão (1773).

As embarcações tinham muitas vezes um nome oficial, de um santo a cuja proteção estavam confiadas, e um nome popular, que geralmente se referia à figura de proa. Assim a *Nau Santo Antônio e São José* era vulgarmente chamada *Cão*, devido à figura de proa que usava (1763). A *Nau São Sebastião* (1767) era denominada pelos franceses *Le Grand Dragon*, e entre nós, *Serpente*, pelo mesmo motivo.



Fig. 17 — Tejo — Figura de proa portuguesa do século XIX.

Através dessas duplas denominações que muitas vezes vêm mencionadas em escritos antigos, podemos deduzir a figura de proa que as embarcações ostentavam. O nome mitológico ou de animal é a referência à figura.

- *Águia e Coração de Jesus* (nau, 1789).
- *Nossa Senhora das Necessidades Tritão*, ou *Tritão e Nossa Senhora das Necessidades* (nau, 1783/1790).
- *Bom Jesus ou Sereia* ("o Bom Jesus, chamado também a Sereia", *Gazeta de Lisboa*, 1724).

— *Golfinho e Nossa Senhora do Livramento* (nau, 1782).

Nas xilografias da *História Trágico-Marítima* aparecem navios portugueses



Fig. 18 — Busto da Rainha D. Estefânia, que ornamentava a proa da corveta portuguesa do mesmo nome, adquirida em 1858.



Fig. 19 — Busto de Bartolomeu Dias que ornamentava a proa da corveta portuguesa de mesmo nome (século XIX).

com figuras de leões e carrancas assustadoras. Esses relatos foram publicados em folhetos soltos nos séculos XVI e XVII, e posteriormente compilados por Bernardo Gomes de Brito, foram por ele publicados em dois volumes (Lisboa, 1735 e 1736) com o título que se tornou famoso.

No *Livro de Traças de Carpintaria*, escrito por Manoel Fernandes em 1616, e que é de “medidas e modelos” de navios, aparecem várias figuras de proa — leões e outros animais, uma sereia, uma cabeça de homem.¹⁸



Fig. 20 — Busto do Infante D. Henrique que ornamentava a proa da corveta portuguesa de mesmo nome, adquirida em 1869.

O leão era das mais usadas, motivo pelo qual a figura de proa era também denominada *leão de proa*.¹⁹

Nas últimas décadas do século XVIII passaram a ser usadas figuras mitológicas nas proas, como já referimos.

A 29/08/1786 foi lançada ao mar no Arsenal de Lisboa a Nau *Medusa*, que tinha na proa a figura dessa entidade mitológica. Outros navios que existiam na época, denominados *Urânia*, *Ulisses*, *Minerva*, *Tritão*, *Polifemo*, *Mercúrio*, *Neptuno*, *Vênus*, sugerem figuras da mesma origem.

No fim do século XVIII e princípios do XIX, começam a aparecer figuras de soberanos e de membros da família real, e também de personagens históricas e heróis nacionais. Isto em navios da Coroa. Em navios de particulares, o busto do proprietário ou de familiares seus. Estão neste caso as figuras de D. Estefânia, de Afonso de Albuquerque,

da Ásia ou do Brasil". Estava encarnada com vistoso colorido.

2 — AFONSO DE ALBUQUERQUE — pertenceu a um dos vários na-

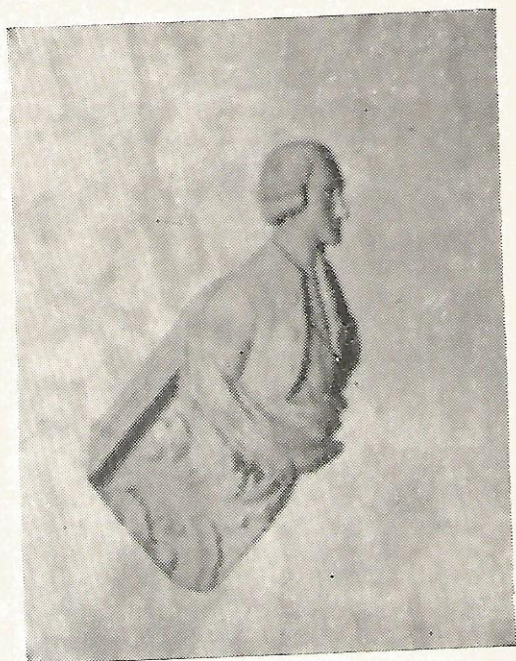


Fig. 21 — Figura de proa que se crê ter pertencido à barca-transporte de guerra chamada *Martinho de Me'lô*, adquirida por Portugal em 1858.

Bartolomeu Dias, Infante D. Henrique etc., que ornavam a proa de barcos das respectivas denominações.²⁰

Pouquíssimos exemplares de figuras de proa portuguesas alcançaram nosso século.

O Almirante Brás de Oliveira relacionou os que existiam em 1914 no Museu da Marinha de Lisboa.²¹ Apenas uma do século XVIII e as restantes do século XIX. Nenhuma da época gloriosa dos descobrimentos (séculos XV, XVI e XVII)!

Eram as seguintes:

1 — *SEREIA* — dos últimos anos do século XVIII, figura "que talvez bojassem no beque dalguma charrua da carreira



Fig. 22 — Infante D. João — Figura de proa da corveta de mesmo nome, construída no Arsenal de Lisboa em 1863-4.



Fig. 23 — *Mindelo* — Figura de proa de um dos barcos desse nome, que lembra as lutas liberais (século XIX).



Fig. 24 — *Rainha de Portugal* — Figura de proa da corveta a vapor adquirida em 1875. Representa a Rainha de Portugal, D. Maria Pia de Sabóia.



Fig. 25 — Figura de proa do Guarda-Costas Couraçado português *Vasco da Gama*, adquirido em 1875.

vios portugueses que tiveram o nome do conquistador da Índia.



Fig. 26 — Figura de proa do Cruzador português *Adamastor* (Museu de Marinha, Lisboa).

3 — ÍRIS — Brás de Oliveira tem dúvidas sobre a denominação dessa figura, e aventa a hipótese de ser de origem brasileira — “Tanto pode ser



Fig. 27 — *Camões* — Figura de proa do brigue do mesmo nome
(Museu de Marinha, Lisboa).

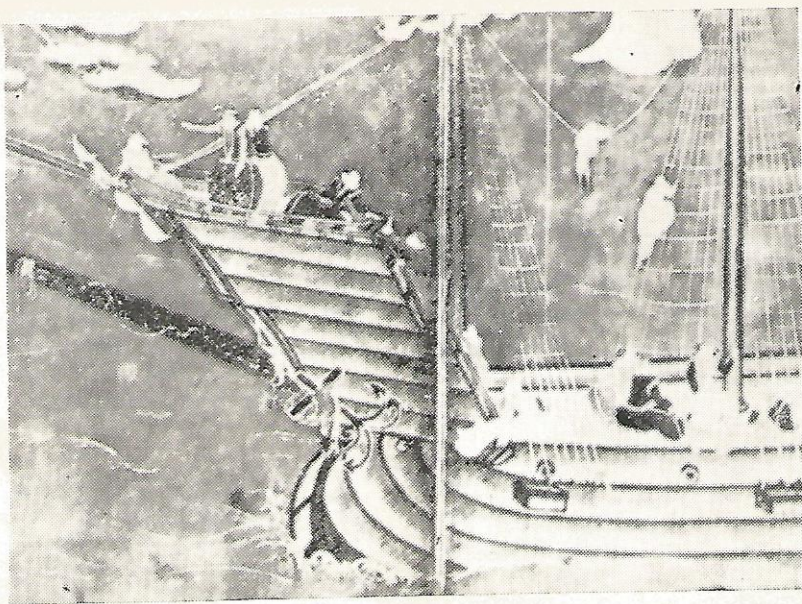


Fig. 28 — Figura de proa portuguesa nos mares do Japão (Pormenor de um biombo japonês dos fins do século XVI ou princípios do XVII).

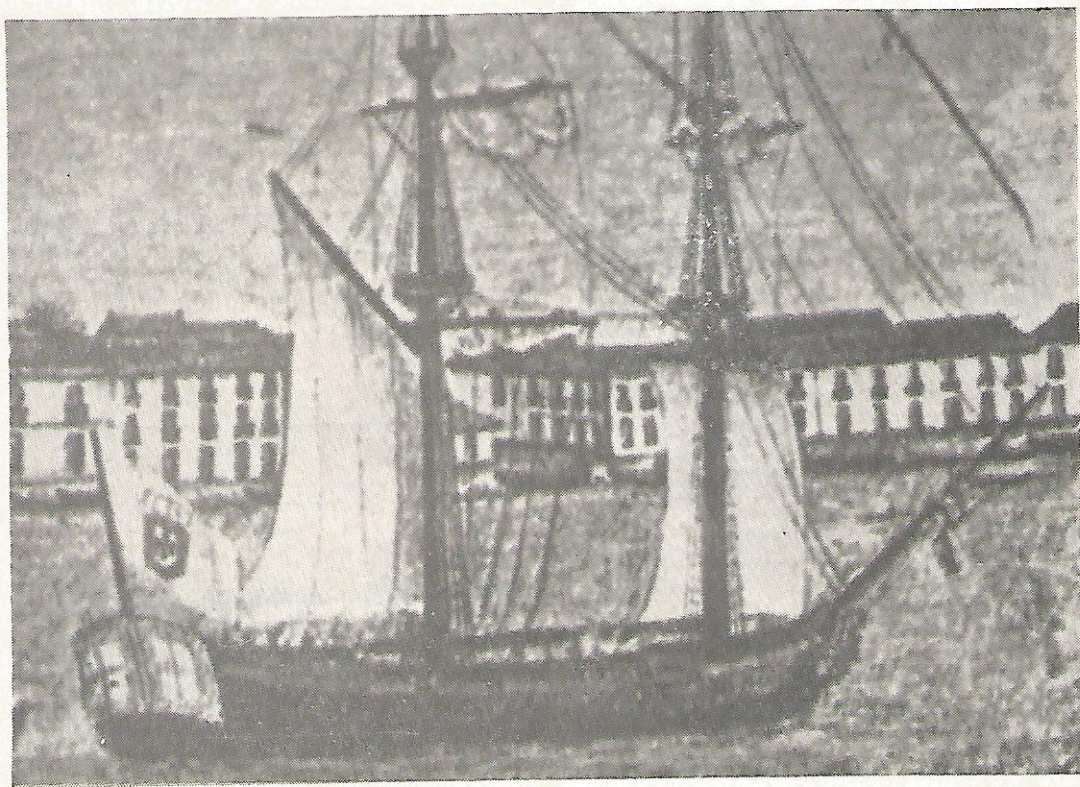


Fig. 29 — Barco com figura de proa que aparece no *Prospecto da Cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará*, feito por Codina e Freire em 1784.

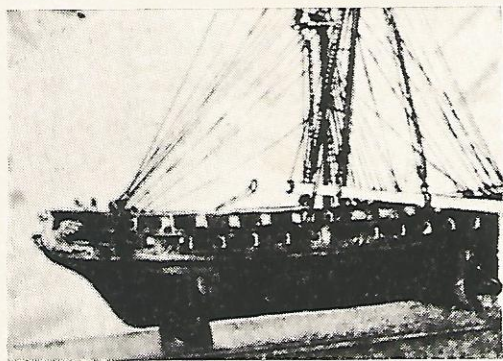


Fig. 30 — Modelo da Nau-Cábrea S. Sebastião que existia na Escola Naval de Lisboa antes do incêndio de 1916. Parece ser da nau de mesmo nome, concluída no Rio de Janeiro em 1767.

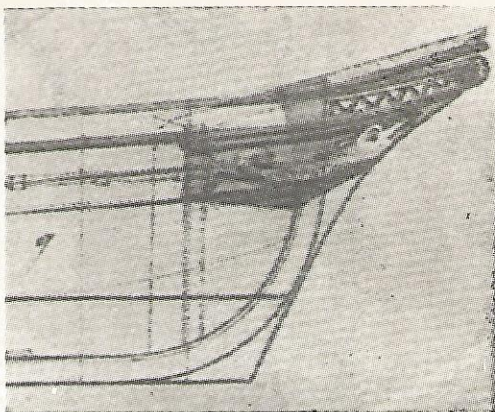


Fig. 32 — Figura de proa do barco de guerra Nossa Senhora do Bom Sucesso, construído no estaleiro do Pará em 1775 de acordo com planos feitos em Lisboa.

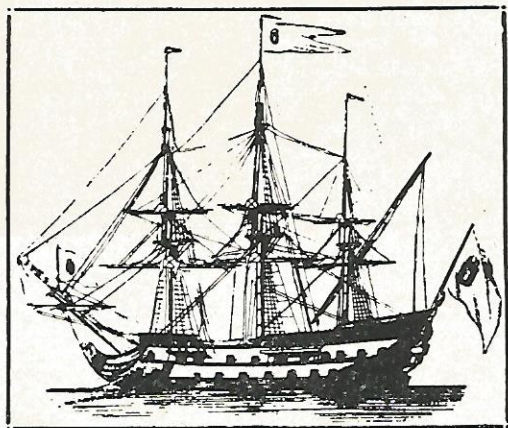


Fig. 31 — A Nau Santo Antônio, segundo uma gravura de 1775.

Vênus, Diana, Íris, Urânia, com o vulto de qualquer matrona respeitável, senhora de roça, proprietária de galera que andasse para Ceará ou Pernambuco, e apesar de figuras cercada de nuvens, talvez melhor significariam nuvens de lisonja, ou de fumo odorífico do tabaco do carregamento do navio”.

4 — TEJO — Representação mitológica do rio.

5 — D. ESTEFÂNIA — Da corveta desse nome, adquirida à Inglaterra em 1858.

6 — BARTOLOMEU DIAS — Da corveta do mesmo nome, adquirida na mesma época.

7 — INFANTE D. HENRIQUE — da corveta de mesmo nome, adquirida em 1869.

8 — MARTINHO DE MELO — Parece ter sido da barca-transporte de guerra de mesmo nome, comprada em 1858 na América do Norte. Martinho de Melo foi ministro da marinha célebre no tempo de D. Maria I. Segundo Brás de Oliveira era a figura de proa de melhor acabamento.

9 — INFANTE D. JOÃO — Da corveta construída em 1863-4 no Arsenal de Lisboa (figura mal executada, e com pouca semelhança com o retratado).

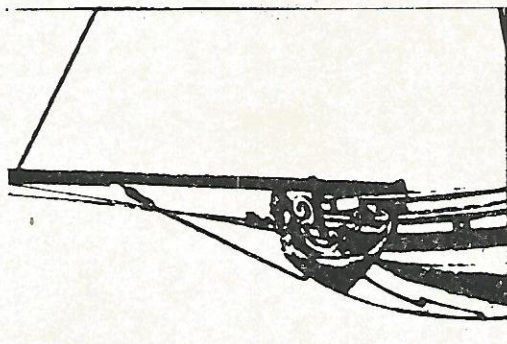


Fig. 33 — Figura de proa da canoa Nossa Senhora do Pilar, construída no estaleiro de Belém do Pará em 1773.

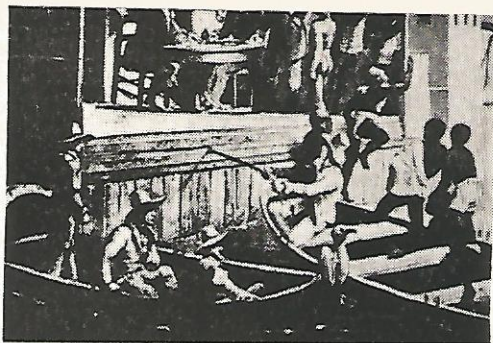


Fig. 34 — Desenho de Rugendas que representa o desembarque de escravos no Rio de Janeiro.

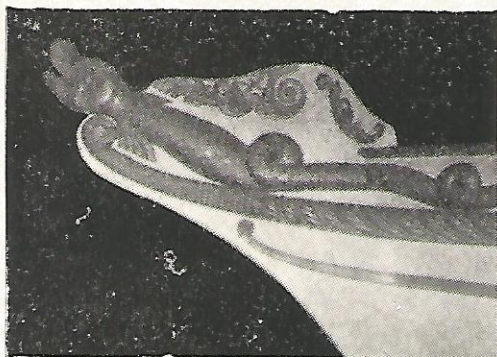


Fig. 35 — Figura de proa da galeota real de D. João VI, construída na Bahia no início do século XIX (embarcação conservada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro).

10 — *MINDELO* — Nome da praia onde desembarcou D. Pedro I para reconquistar para a filha o trono de Portugal. Houve pelo menos três navios com esse nome. A figura pertenceu a um deles.

11 — *RAINHA DE PORTUGAL* — Representa D. Maria Pia de Sabóia, e figurava na Corveta a vapor *Rainha de Portugal*, adquirida na Inglaterra em 1875.

12 — *VASCO DA GAMA* — Do guarda-costas couraçado do mesmo nome, adquirido na Inglaterra em 1875.

Dessa já pobre e pálida amostra do que foram as últimas figuras de proa dos navios portugueses, pouco se salvou do incêndio ocorrido em 1916. Como informa Frazão de Vasconcelos em 1951, só restaram seis esculturas no Museu de Marinha de Lisboa; a mais



Fig. 36 — Busto do Almirante Taylor que ornava a figura de proa da Fragata Niterói (Museu da Marinha, Rio de Janeiro).

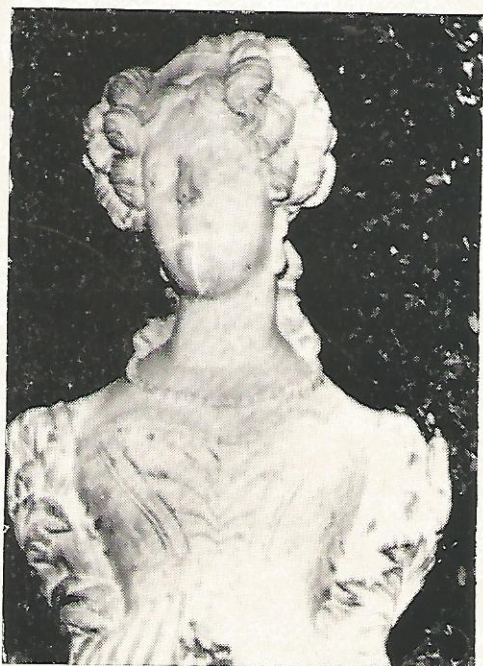


Fig. 37 — Figura de proa da Corveta D. Januária (Museu da Marinha, Rio de Janeiro).

interessante das quais uma da *Nau Vasco da Gama*, lançada ao mar em Lisboa em 1841.²²

FIGURAS DE PROA NO BRASIL

Portugal levou as figuras de proa dos seus barcos aos mais distantes mares do mundo durante a época dos descobrimentos.



Fig. 38 — Figura de proa do *Dom Afonso*, primeiro navio de guerra a vapor da Armada Brasileira. Foi construído na Inglaterra em 1847.

Vamos destacar aqui um interessante documento gráfico dessa presença. Trata-se de um conjunto de biombos *Namban* (*Biombos dos Bárbaros do Sul*), existente no Suntory Art Museum, de Tokyo. Atribuídos à famosa escola de pintura *Kano*, e datados de fins do século XVI ou princípios do XVII, eles representam a chegada de um navio português ao Japão. Na proa aparece

a figura de um dragão, em cuja asa, curiosamente, está pendurada a âncora da embarcação.²³



Fig. 39 — Figura de proa da *Amazonas*, navio-chefe da Esquadra Brasileira na Batalha do Riachuelo.

O Brasil teve, desde o descobrimento, a visão das figuras de proa das naus e galeões do Reino. E mais, construiu desde logo, nos estaleiros que iam sendo fundados, navios com esses ornamentos. Os maiores centros navais da colônia foram a Bahia, Rio de Janeiro e Belém do Pará. De Portugal vinham os carpinteiros de ribeira e até planos

dos navios a serem construídos. Há documentação escrita e iconográfica do uso de figuras de proa nos navios construídos no Brasil.

A Nau *S. Sebastião*, construída no Rio de Janeiro de 1764 a 1767, tinha na proa a figura de um dragão, sendo por isso chamada pelos franceses de *Le Grand Dragon*, e por brasileiros e portugueses de *Serpente*.

A Nau *Santo Antônio e São José*, lançada ao mar na Bahia em 1763 era apelidada pelos marujos de *Cão* em virtude da figura de proa que ostentava.

Duas gravuras que ilustram um manuscrito de Alexandre Rodrigues Ferreira provam que os barcos construídos no estaleiro de Belém do Pará também possuíam figuras de proa.

O Barco de guerra *N. S.^a do Bom Sucesso*, construído em 1775, tinha a figura de um peixe ou golfinho. Tanto ele como outro igual, e portanto, também com figura de proa, denominado *N. S.^a da Boa Viagem*, foram construídos por modelo feito em Lisboa pelo Capitão-Tenente Manuel Vicente, mestre construtor da Ribeira das Naus.²⁴

Outro barco construído em Belém em 1773, a Canoa *N. S.^a do Pilar*, tinha na proa a figura de uma divindade marinha — uma sereia ou tritão.²⁵

No Brasil, tal como em Portugal, antes que se criasse o Museu da Marinha, perderam-se valiosos espécimes históricos.

A galeota de D. João VI, construída na Bahia no início do século XIX, e conservada até hoje no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, ostenta na proa a figura de um dragão.

O busto de D. Pedro I, feito pelo próprio Imperador para a nau que tomou o seu nome, desapareceu.²⁶

No Museu da Marinha conservam-se apenas as figuras de proa da Fragata *Niterói* (busto do Almirante Taylor, que a comandou), da Corveta *D. Januária*, construída na Bahia em 1842, e do primeiro vapor de guerra do Brasil, construído na Inglaterra em 1847 e denominado *D. Afonso*, em homenagem ao filho de D. Pedro II, que morreu criança.²⁷

O Museu Histórico Nacional guarda a figura de proa da *Amazonas*, navio-chefe da Esquadra Brasileira na Batalha do Riachuelo (11 de junho de 1865).



Fig. 40 — Carranca de proa de barca do Rio São Francisco (Museu da Marinha, Rio de Janeiro).

É bem pouco, portanto, o que restou. Num aspecto, entretanto, o Brasil foi mais feliz que Portugal: a construção de figuras de proa de caráter popular sobreviveu por muito mais tempo, e chegou a nosso século.

Aí estão as magníficas carrancas das barcas do Rio São Francisco, que por sua temática e estilística estão mais próximas das figuras de proa das xilogravuras da *História Trágico-Marítima* que das pouco expressivas figuras do século passado inventariadas por Brás de Oliveira.

E as carrancas sanfranciscanas não foram um fato isolado. No Tocantins também se usaram figuras de proa como demonstramos em nosso trabalho *Figuras de Proa do Tocantins e Carrancas do São Francisco*.²⁸

A difusão das figuras de proa no Brasil foi mais ampla do que se julga geralmente.

NOTAS

¹⁾ Citado pelo Contra-Almirante Joaquim Celestino Soares, *Quadros Navais, III parte*, pág. 164.

²⁾ GOMES DE BRITO, Bernardo, *História Trágico-Marítima*, Naufrágio da Nau "Santa Maria da Barca" no ano de 1559, 1 volume, págs. 252 e seguintes.

³⁾ GARCÍA Y BELLIDO, Antonio, *España y los Españoles Hace Dos Mil Años Según la "Geografía" de Strabon*, págs. 220 e seguintes.

⁴⁾ GARCÍA Y BELLIDO, Antonio, o.c., nota 391, p. 223: "Hippi, en griego "caballos". Mascarones figurados eran, en efecto, corrientes en los navios antiguos. Parece ser, por el texto, que la figura de caballo, sin embarco, era privativa de los gadeirítai".

⁵⁾ GARCÍA Y BELLIDO, Antonio, o.c., nota 391, pág. 223.

⁶⁾ Ver PARDAL, Paulo, *Carrancas do São Francisco*, fig. V., pág. 10: "embarcação fenícia — 706 aC".

⁷⁾ FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *Comentários Técnicos da Tese do Morabismo Náutico*, pág. 39: "Trata-se, de resto, de um dos mais desconcertantes enigmas da Arqueologia Naval, que, como o das gravuras rupestres e gravados em metal nórdicos, com barcos ostentando cabeças de cavalo aparentemente lembraria a existência de conexões entre as áreas da construção naval mediterrânica e da escandinava. Tal segundo enigma — o dos barcos ostentando cabeças de cavalo — ligado a uma simbologia cultural mágica, coloca-nos perante imagens de reais embarcações nórdicas da época do bronze e dos princípios da do ferro". Agradecemos ao ilustre professor Filgueiras as indicações bibliográficas que teve a gentileza de enviarnos.

⁸⁾ CÂMARA CASCUDO informa que o melhor amuleto para afugentar o Cavalo do rio, cavalo encantado que, na credence popular, dominava o Rio São Francisco, era a sua própria representação na proa da embarcação (Dicionário do Folclore Brasileiro, v. 1, pág. 245). Clarival do Prado Valladares ressaltava o caráter apotropaico das carrancas do São Francisco (*Sobre o Comportamento Arcaico Brasileiro nas artes populares*, págs. 36 e seguintes).

⁹⁾ FRAZÃO DE VASCONCELOS, *A Figura de Proa da Nau "S. Rafael"*.

¹⁰⁾ FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 25.

¹¹⁾ Transcrito por FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 24.

¹²⁾ BRÁS DE OLIVEIRA, J., *Figuras de Proa de Navios Antigos*, pág. 396.

¹³⁾ FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., págs. 25/26.

¹⁴⁾ FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 24, nota 1.

¹⁵⁾ CONCEIÇÃO SILVA, José Luís Poças Leitão, *S. Rafael, o Menino Tobias e D. Vasco da Gama*.

¹⁶⁾ Era sobre a popa que os marinheiros gregos sacrificavam cordeiros brancos para pedir a proteção dos Dioscuros (Castor e Pólux), como se lê na Odisséia: "Alors, les marins suppliants invoquent les fils du grand Zeus en leur sacrifiant des agneux blancs sur le haut de la poupe" (hino XXXII, *Aos Dioscuros*), Homère, *Odyssee*, tradução de Leconte de Lisle, pág. 440.

¹⁷⁾ BRÁS DE OLIVEIRA, o.c., pág. 394. O mesmo autor cita uma "figura de popa", a imagem de São Bento que ornamentava o painel de popa do galeão do mesmo nome que naufragou no Rio do Infante (África Oriental). Essas duas imagens — a de proa, de Santo Antônio, e a de popa, de São Bento — eram as únicas existentes de que ele tinha conhecimento (em 1914): "Recordando tempos velhos da carreira da Índia, prosperidade de comércio, batalhas, naufrágios, e perícia de manobras; como raríssimos, talvez únicos exemplares de ornamentação dos galeões do século XVI". Cita ainda outra nau famosa por seu painel — a *São Francisco de Assis*, "de bem lançada e rica popa" (o.c., pág. 394). A "figura de popa" mencionada por Brás de Oliveira pertencia, segundo FRAZÃO DE VASCONCELOS, à Nau *S. Bento*, cujo naufrágio, em 1554, vem descrito na *História Trágico-Marítima* (FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 21).

¹⁸⁾ FERNANDES, Manoel, *Liuro de Traças de Carpintaria com todos os Modelos e medidas pera se fazerem a nauegação assy d'alto bordo como de remo traçado por Manoel Frz official do mesmo officio. Na era de 1616*. Manuscrito ilustrado da Biblioteca da Ajuda, Lisboa.

¹⁹⁾ A expressão era corrente em Portugal pelo menos até aos fins do século XVIII, e no Brasil, na região do São Francisco, é empregada até hoje: *leão de barca* é o mesmo e mais usual que *carranca*. Em Joazeiro a uma pessoa muito feia chamava-se, por antonomasia, *leão de barca* (Ver PARDAL, o.c., pág. 62). Ver também: MOURA, Carlos Francisco, *Figuras de Proa do Tocantins e Carrancas do São Francisco*, pág. 75.

²⁰⁾ CELESTINO SOARES, Contra-Almirante Joaquim Pedro, o.c., págs. 155 e seguintes.

²¹⁾ BRÁS DE OLIVEIRA, o.c. Na realidade, ele menciona, além das 12 que citamos, mais uma, a imagem de Santo Antônio da nau de mesmo nome, à qual já nos refe-

rimos na nota 17, mas, infelizmente, não lhe publica a fotografia.

²²) FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 21. Na época em que este autor escrevia (1951) parece que já não mais existiam as figuras do século XVI mencionadas por Brás de Oliveira (S. Antônio e S. Bento): "Não existe, além desta [a figura da Nau S. Rafael], qualquer outra recordação dos navios portugueses do século XV, nem dos dois séculos seguintes, que se saiba" (o.c., pág. 17).

²³) Ilustração publicada por Fernando G. Gutiérrez, S. J., *A Survey of Namban Art*, in *The Southern Barbarians*, pág. 188.

²⁴) *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*, pelo Dr. Naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, Manuscrito da Biblioteca Nacional publicado em fac-símile por PEREIRA LEIVAS e LEVY SCAVARDA, *História da Intendência da Marinha*, vol. 1.

²⁵) RODRIGUES FERREIRA, Alexandre, o.c.

²⁶) V. PARDAL, Paulo, o.c., pág. 18.

²⁷) PARDAL, Paulo, o.c., pág. 18.

²⁸) MOURA, Carlos Francisco Moura, *Figuras de Proa do Tocantins e Carancas do São Francisco*, Separata do NAVIGATOR n° 10, de Dezembro/74, Serviço de Documentação Geral da Marinha.

ILUSTRAÇÕES

1 — SANTOS SIMÕES, J. M. — *Azulejaria Portuguesa no Brasil*.

2, 3, 4, 5 — GOMES DE BRITO, Bernardo — *História Trágico-Marítima*.

6 — Luís Mendonça de Albuquerque, *Uma Descrição Oitocentista do Aparelho de Vela de uma Nau*, revista NAVIGATOR, número 9, junho de 1974, pág. 19.

7 — MARJAY, Frederico P., e Otto de Habsburgo, *Portugal... Entre Gente Remota*.

8, 9, 10, 11 — FERNANDES, Manoel, *Livro de Traças de Carpintaria*, Manuscrito ilustrado da Biblioteca da Ajuda, Lisboa (fotos do autor).

12 — SANTOS, Reynaldo — *História da Arte em Portugal*, Vol. III.

13 — VASCONCELOS, Frazão de — *A Figura de Proa da Nau "S. Rafael"*, Boletim Geral das Colônias, n° 311, ano 26, maio 1951, Lisboa.

14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 — OLIVEIRA, Brás de — *Figuras de Proa de Navios Antigos*, Anais do Clube Militar Naval, vol. 94, n.os 1 a 3, janeiro/março 1964.

26, 27 — MARREAS, Cândido — *Duas Carrancas de Proa de Interesse Camoniano*, Panorama, n° 44, IV Série, dezembro 1972, Lisboa.

28 — GUTIÉRREZ, S. J., Fernando G. — *A Survey of Namban Art*, in *The Southern Barbarians*.

29 — *Atlas Cultural do Brasil*, Conselho Nacional de Cultura.

30 — GREENHALGH, Juvenal, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*.

31 — NOGUEIRA DE BRITO — *Caravelas, Naus e Galés de Portugal*.

32, 33 — RODRIGUES FERREIRA, Alexandre — *Memória Sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*, publicada por PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio, e Levy Scavarda — *História da Intendência da Marinha*, Vol. I.

34 — RUGENDAS, João Maurício — *Viajem Pitoresca Através do Brasil*.

35, 36, 37, 38, 39, 40 — PARDAL, *Carrancas do São Francisco* (fotos do Serviço de Documentação Geral da Marinha).

39 — Foto do Museu Histórico Nacional.

BIBLIOGRAFIA

— ALVES CÂMARA, Alte. Antônio — *Ensaio Sobre as Construções Navais Indígenas no Brasil*, 2ª edição, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1937.

— AYRES DA SILVA, Francisco — *Caminhos de Oitória — Diário de Viagens* — 1ª edição póstuma, Departamento Estadual de Cultura, Editora Oriente, (Goiânia), s/d.

— BAENA, Ladislau Monteiro — *Compêndio das Eras da Província do Pará*, Universidade Federal do Pará, 1969.

— CÂMARA CASCUDO, Luís da — *Dicionário do Folclore Brasileiro*, 2 vols., Instituto Nacional do Livro, Ministério da Educação e Cultura, Brasília, 1972.

— CELESTINO SOARES, Contra-Almirante Joaquim Pedro (1793-1870) — *Quadros Navais*, III Parte, Coleção Documentos, Ministério da Marinha, Lisboa, (1972).

— CONCEIÇÃO SILVA, José Luís Poças Leitão — *S. Rafael, o Menino Tobias e D. Vasco da Gama*, Évora, 1966.

— CONSELHO FEDERAL DE CULTURA — *Atlas Cultural do Brasil*, 1ª edição, MEC, FENAME, 1972.

— COOPER, S. J., Michael, V. *The Southern Barbarians*.

— FERNANDES, Manoel — *Liuro de Traças de Carpintaria com todos os Modelos e medidas pera se fazerem a mauegação assy d'alto bordo como de remo traçado por Manoel Frz Official do mesmo officio. Na Era de 1616*. Manuscrito da Biblioteca da Ajuda, Lisboa.

— FILGUEIRAS, Octavio Lixa — *Comentários Técnicos da Tese do Moçarabismo Náutico*, Centro de Estudos da Marinha, Lisboa, 1975.

— FONSECA, Henrique Quirino da — *Os Portugueses no Mar*.

— GARCÍA Y BELLIDO, Antonio — *La España del Siglo I de Nuestra Era* (Según P. Mela y C. Plinio), Colección Austral, Espasa-Calpe Argentina S. A., Buenos Aires, 1947.

— *España y los Españoles Hace Dos Mil años Según la "Geografía" de Strábon*, cuarta edición, Colección Austral, Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1968.

— GOMES DE BRITO, Bernardo — *História Trágico-Marítima*, 2 vol., Coleção Clássicos, Edições Afródite, Lisboa.

— GREENHALGH, Juvenal — *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1763-1822*, Editora A Noite, Rio de Janeiro, 1961.

— GUTIÉRREZ, S. J., Fernando G. — *A Suvey of Namban Art*, in *The Southern Barbarians* (v.).

— HABSBURGO, Otto — V. MARJAY, Frederic P.

— HOMÈRE — *Odyssée*, Traduction nouvelle par Leconte de Lisle, Alphonse Lemerre, Editeur, Paris, s/d.

— HOMERO — v. HOMÈRE.

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

— LISLE, Leconte de — v. HOMÈRE.

— LOPES, Comte. J. Vicente — v. LEITÃO, Comtes. Humberto.

— MARJAY, Frederic P. e Otto de Habsburgo, *Portugal entre Gente Remota...*, Livraria Bertrand, S. A. R. L., Lisboa, 1965.

— MENDONÇA DE ALBUQUERQUE, Luís — *Uma Descrição Oitocentista do Aparelho de Vela de uma Nau*, NAVIGATOR, número 9, junho de 1947.

— MOURA, Carlos Francisco Moura — *Os Caravelões Brasileiros*, Separata do NAVIGATOR, Subsídios para a História Marítima do Brasil, nº 9, junho de 1974, Rio de Janeiro.

— *Figuras de Proa do Tocantins e Carrancas do São Francisco*, Separata do NAVIGATOR nº 10, de Dezembro/74.

— NOGUEIRA DE BRITO — *Caravelas, Naus e Galés de Portugal*, Enciclopédia pela Imagem, Lello & Irmãos Editores, Porto, s/d.

— MARRECA, Cândido — *Duas Carrancas de Proa de Interesse Camoniano*, in PANORAMA, Revista Portuguesa de Arte e Turismo, nº 44, IV Série, dezembro de 1972, Lisboa.

— OLIVEIRA, Brás de — *Figuras de Proa de Navios Antigos*, in Anais do Clube Militar Naval, vol. 94, n.ºs 1 a 3, janeiro/março 1964, págs. 393/414. O artigo está datado de outubro de 1914, e foi publicado pela primeira vez no Anuário da Escola Naval relativo ao ano letivo de 1913/1914.

— PARDAL, Paulo — *Carrancas do São Francisco*, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1974.

— PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio e Levy Scavarda — *História da Intendência da Marinha*, vol. I — Introdução 1500—1800, Diretoria de Intendência da Marinha, Ministério da Marinha, 1972.

— RODRIGUES FERREIRA, Alexandre — *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*, pelo Dr. Naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, manuscrito da Biblioteca Nacional, publicado em fac-simile na *História da Intendência da Marinha*, Vol. I, v. PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio.

— RUGENDAS, João Maurício — *Viagem Pitoresca Através do Brasil*, tradução e notas de Sérgio Milliet, 7ª edição, Livraria Martins Editora, em convênio com o Instituto Nacional do Livro, São Paulo, 1976.

— SANTOS, Reynaldo dos — *História da Arte em Portugal*, Vol. III, Portucalense Editora, S. A. R. L., Porto, 1953.

— SANTOS SIMÕES, J. M. — *Azulejaria Portuguesa no Brasil (1500—1822)*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1965.

— SCAVARDA, Levy — v. PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio.

— *The Southern Barbarians — The First Europeans in Japan*, Edited by Michael Cooper, S. J. (vários autores). Published by Kodansha International Ltd., Tokyo, Japan and Palo Alto, Calif. USA, in cooperation with SOPHIA UNIVERSITY, Tokyo, Japan, 1971.

— VALLADARES, Clarival do Prado — *Sobre o Comportamento Arcaico Brasileiro nas Artes Populares*, in: Cadernos de Estudos Brasileiros, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Fórum de Ciência e Cultura, Rio de Janeiro, 1974, v. 11, pp. 21/42.

— VASCONCELOS, Frazão de — *A Figura de Proa da Nau "S. Rafael"*, Boletim Geral das Colônias, nº 311, ano 26., maio de 1951, Lisboa.