



DOS PILO

T O S

GUIA DOS CURIOZOS, E
QUE SE CONTEM OS PONTOS MA
IS DIFICEIS DA NAVEGAÇÃO.

COMPOSTO POR MANU
EL DOS SANCTOS RAPOZO.

SUMÁRIO

UMA DESCRIÇÃO OITOCENTISTA DO APARELHO DE VELA DE UMA NAU <i>Professor Luís Mendonça de Albuquerque</i>	3
OS CARAVELÕES BRASILEIROS <i>Arquiteto Carlos Francisco Moura</i>	33
O CONTRATORPEDEIRO SANTA CATARINA <i>Almirante Diogo Borges Fortes</i>	73

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor: Vice-Almirante (Refº) 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 SÁ

1º SG (EL) MOYZES MARQUES DA SILVA

1º SG (ES) JOSUÉ PEREIRA DA COSTA

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 ANTÔNIO 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

C A P. XIII.

EN QUE SE TRATA

do conhecimento das velas e suas
partes.



180.



N primeyro lugar, as velas chamadas, Vela grande, Traquete, Gavia, Velacho, Joannes, Gata, e Cevadeyra, todas estas, são velas, que lhe podemos chamar quadras, ainda que de si o não seião; portarem

UMA DESCRIÇÃO OITOCENTISTA DO APARELHO DE VELA DE UMA NAU

LUÍS MENDONÇA DE ALBUQUERQUE
Professor

INTRODUÇÃO

Quando, em 1969, estivemos no Rio de Janeiro para fazer um Curso de História da Náutica (depois editado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, com o patrocínio do Conselho Federal de Cultura), o Capitão-de-Mar-e-Guerra Max Justo Guedes, que fora um

dos mais entusiastas promotores do curso, teve a amabilidade de nos pôr em contato com várias preciosidades daquele Serviço e da Biblioteca Nacional. Entre essas preciosidades, contava-se um manuscrito do século XVIII que nos despertou muito interesse, porque era para nós inteiramente desconhecido, e tinha passado mesmo à devassa do in-

cansável Inocêncio Francisco da Silva, que não o cita no seu *Dicionário Bibliographico*, apesar do códice, ainda na época da redação desta volumosa obra, se encontrar em Portugal; de fato, o volume pertenceu ao Contra-Almirante Joaquim Pedro Celestino Soares, falecido em 1870, como é atestado pelo fato da sua assinatura aparecer no frontispício do códice e em uma ou outra página do contexto; cremos, no entanto, que este marinheiro-escritor nunca tenha feito qualquer alusão ao manuscrito, em qualquer das inúmeras crônicas que com assiduidade publicava em jornais e revistas lisboetas de meados do século passado; pelo menos, não nos lembramos de ter visto o códice citado nas que foram recolhidas sob o título genérico de *Quadros Navais*, ao ser comemorado o centenário da morte do seu autor.¹

Perante o nosso interesse, o Comandante Max Guedes teve a amabilidade de nos obter um microfilme da obra, que pudemos estudar com atenção, depois de termos regressado de Lourenço Marques à Universidade de Coimbra, em meados de 1970; mas só em 1973 a referenciamos, aludindo sumariamente ao seu conteúdo, numa breve nota publicada em um jornal.² Aí prometemos que noutra ocasião e em lugar mais adequado retomariamos a análise do texto, sobretudo em virtude de um dos seus capítulos nos parecer merecedor de referências mais largas do que aquelas que então fora possível dedicar-lhe, se é que não merecia mesmo ser integralmente divulgado; e é esse compromisso então assumido que vamos aqui saldar.

Esclareça-se, desde já, que não nos foi possível averiguar como o volume foi parar no Rio de Janeiro. Mas cremos poder afirmar que depois da sua redação passou por diversas mãos até entrar na biblioteca em que hoje se encontra; com efeito, no frontispício lêem-se duas indicações de preços por que teria sido vendido (300\$00 e 1.000\$00); isso parece mostrar que esteve pelo menos na posse de três colecionadores e que no último, para adquiri-lo, teve de desembolsar quantia superior ao triplo da que despendera um dos seus proprie-

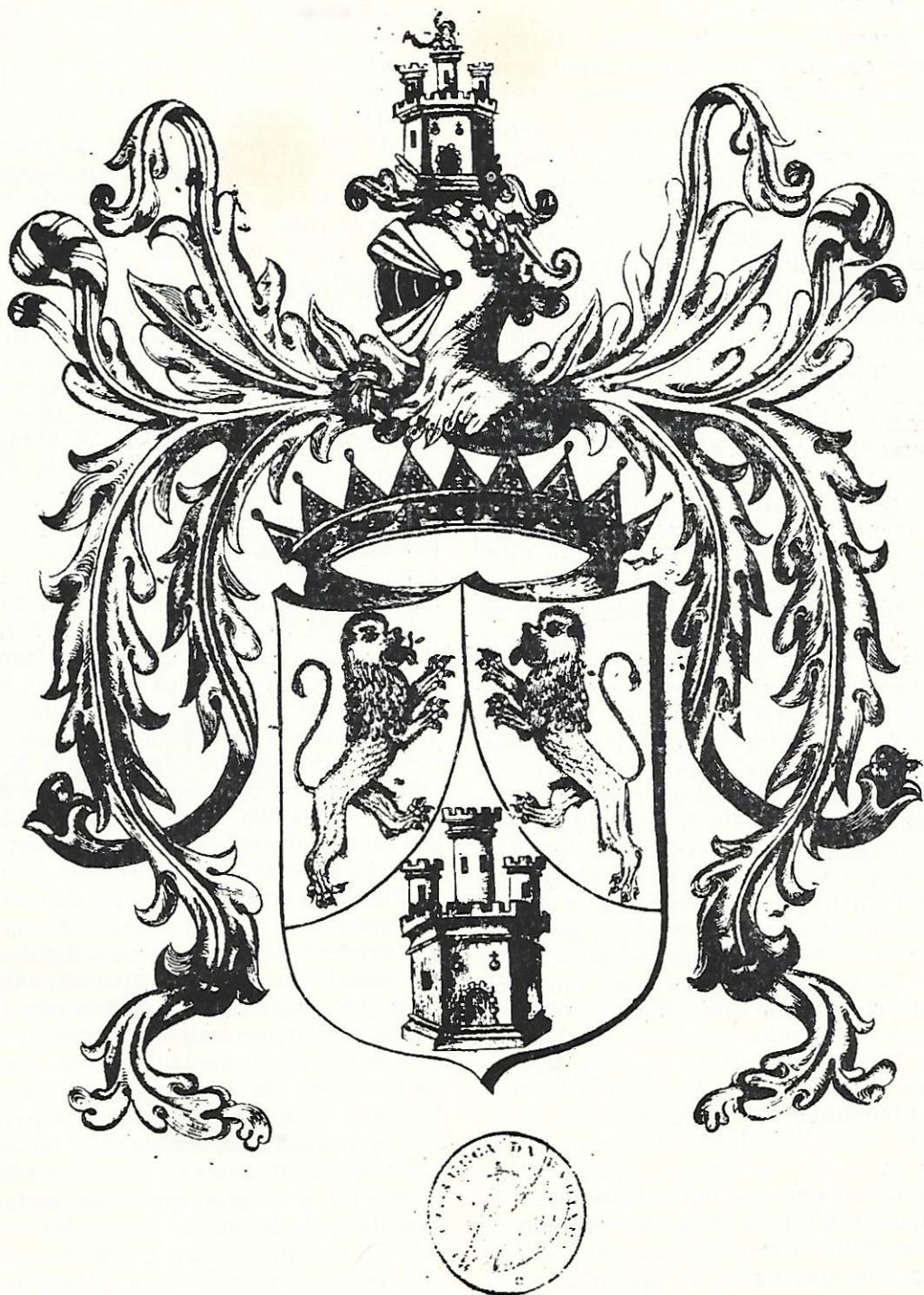
tários anteriores (o que, aliás, não surpreende).

O códice inclui dois trabalhos do Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio dos Santos Rapozo, cuja biografia nos é inteiramente desconhecida; apenas sabemos, porque isso é comprovado pelo manuscrito, que ele exercia a sua atividade por meados do século XVIII. Um desses trabalhos é de menos interesse e ocupa apenas algumas páginas finais do volume; trata-se de uma *Taboada de diferença de latitude, e longitude de grao a grac de hum athe noventa* que o autor compusera e, como diz, “considera mui útil para nella se resolverem as regras de navegação”.

A parte inicial e mais extensa do texto, pois se estende pelas primeiras 219 páginas do manuscrito, subordina-se ao título: *Norte dos Pilotos Guia dos Curiozos, em que se contem os pontos mais difíceis da Navegação. Composto por Manuel dos Sanctos Rapozo. Offerecido ao Excelentissimo Senhor D Luis Henriques*; a folha com este título é precedida de uma outra em que está desenhado, à pena, um brasão de armas, talvez o de D. Luís Henriques, a quem a obra é dedicada.

O *Norte de Pilotos* compõe-se de dezenove capítulos (na realidade podiam ser vinte, porque o capítulo XIII trata consecutivamente de assuntos tão diferentes que decerto só por lapso não foram apresentados em dois capítulos distintos), distribuindo-se as matérias expostas por cerca de duas centenas de parágrafos, de numeração consecutiva.

O título do trabalho logo nos deixa antever que se trata de uma compilação em que Santos Rapozo iria ocupar-se de alguns aspectos da arte de navegar, mas de modo fragmentário e disperso, sem a preocupação de redigir um tratado completo de navegação, como haviam feito o cosmógrafo Manuel Pimentel e o, porventura, seu contemporâneo Francisco Xavier do Rego. De resto, em alguns capítulos, — como, por exemplo, naqueles em que trata da variação da bússola, dos vários tipos de agulhas de marear ou da emenda do *ponto de fantasia* pelo *ponto de esquadria* — Santos Rapozo parece ter sido claramente influenciado por esses dois



autores, e principalmente pelo primeiro, que de fato dominou o ensino da arte de navegar em Portugal, em todo o século XVIII.

Passemos uma rápida vista de olhos pelo conteúdo dos vários capítulos de que se compõe a compilação.

No capítulo I, “En que se contem o conhecimento, e modo da vareacam da agulha”, Rapozo define de modo assaz prolixo o que se entendia por variação, e como pela agulha podia ser medida, reconhecendo que ela varia de lugar para lugar e sofre em cada região variações seculares; logo no capítulo II ocupa-se “de varios modos de agulhas de demarcar, e o modo de como se deve marcar o Sol”, aludindo às diferenças existentes entre a maneira como franceses, holandeses e ingleses efetuavam essa operação, e o procedimento seguido pelos portugueses; a operação feita à maneira dos portugueses é explicada no capítulo imediato, onde, sob o título “Em que ensina a marcar o sol, com a agulha portugueza”, se compara o rumo do astro ao nascer com a sua amplitude ortiva, como mostram os vários exemplos e *cazos* com que termina o capítulo, e que esclareceu completamente o assunto. No capítulo IV, ocupa-se de um problema totalmente diferente: a correção a que deve sujeitar-se o ponto de fantasia pelo ponto de esquadria, quando o primeiro não se ajusta-se com a altura observada; o tema, também ilustrado com exemplos, é desenvolvido de acordo com o que sobre ele escrevera Manuel Pimentel na sua *Arte de Navegar*.³ São igualmente muito influenciados por esta obra de Pimentel os dois capítulos imediatos do *Espelho de Pilotos*; o capítulo V, onde Rapozo se ocupa do modo de saber a latitude e a longitude em que se encontra o navio, depois de alguns dias sem Sol, e de fazer vários bordos, não se afasta muito do exposto no terceiro caso do capítulo XXII da *Arte de Navegar*;⁴ e o capítulo VI em que apresenta, tal como Pimentel fizera, o “modo como se deve achar o paralelo meyo, ou latitud meya”.⁵ Já os capítulos seguintes se afastam do texto do antigo cosmógrafo-mor do reino; no capítulo VII Rapozo expõe como conhecer “porque parte

passa hũ navio de huma ilha” onde inclui referências à determinação de latitudes; no título do capítulo VIII (que se inicia na pág. 49, em que também se lê a assinatura de Joaquim Pedro Celestino Soares) anuncia que vai voltar a ocupar-se da agulha de marear, mas no decorrer do texto interessa-se principalmente em explicar o modo de fazer a marcação dia a dia do ponto na carta — quer dizer, a posição ocupada pelo navio ao cabo de cada período de 24 horas; nesta exposição considera 72 “singraduras”, sem nas 31 primeiras e nas 40 últimas se falar “em desconto do abatimento do navio”, como adverte na pág. 67, o que só acontece a respeito da 32ª, explicando então como a bússola podia ser chamada a resolver esse problema. No capítulo IX alude a algumas observações de interesse náutico que, segundo o título, haviam sido feitas em viagens recentes para as Ilhas dos Açores, da Madeira, das Canárias e de Cabo Verde, e bem assim para o Brasil; a verdade, porém, é que o capítulo aponta as linhas gerais das derrotas a seguir nessas navegações, umas vezes atendendo à época do ano em que fossem feitas, e outras vezes apontando a conveniência do piloto se basear na variação da agulha. No capítulo X, o autor trata da maneira de tomar o Sol com a balestilha moderna, “inventada pelos Olandezes”, que se compunha de “cinco pesas” (um virote e quatro soalhas, das quais a de menor dimensão se chamava martinete); o texto descreve o instrumento e indica como o Sol devia ser tomado ao meio-dia; devemos sublinhar que o *Espelho dos Pilotos* não faz alusão a qualquer outro instrumento de observação de alturas, quando no *Tratado Completo da Navegação*, de Xavier do Rego (publicado em 2ª edição em 1764 e possível contemporâneo do manuscrito), se descrevem vários outros e entre eles o oitante, quase de certeza importado da Marinha Inglesa. No capítulo XI, bastante extenso, tratam-se várias práticas de marinaria (“para arribar en roda”, “para arribar en roda com papafigos”, “como se deve por á capa huma nao indo em papafigos”, etc.). O capítulo imediato continua com as referências a práticas marinheiras, tratando

do “modo como se deve dar fundo”. A longa primeira parte do capítulo XIII é dos trechos mais interessantes do código: faz a descrição do velame de uma nau e os seus acessórios, constituindo o texto mais completo sobre o assunto, em língua portuguesa, escrito até aquela época; é esse texto, ilustrado com algumas gravuras primorosamente desenhadas, que adiante transcrevemos na íntegra, pois cremos que, enumerando toda a complicada nomenclatura do aparelho de vela de um navio, pode ajudar a esclarecer algumas dúvidas não só da arte da navegação à vela, como também da língua portuguesa. O capítulo termina com o “modo de cartear por outro numeros gerais”, em que se resolvem vários problemas (por exemplo: “dadas as legoas, que o navio andou, e o rumo, saber a diferença de latitude, e a diferença de longitud”), em que Rapozo segue muito de perto a *Arte de Navegar* de Manuel Pimentel.⁶ O capítulo XIV (págs. 170-188) é dedicado à descrição “de todas as cordas pertencentes ao aparelho de huma nao”, que tem também o seu interesse (pelo menos pela novidade que representa em livros deste tipo) e de certo modo completa a primeira parte do capítulo anterior. O capítulo XV interessa em especial à história da guerra no mar, pois desenvolve “o modo de hum combate naval, e a disposição com que se deve preparar huma nao para pelejar com outra semelhante á ella, etc.” enquanto o capítulo imediato está de certo modo ligado à história da construção naval, pois ensina “o modo, com que se deve compassar hum navio”; o que o autor pretende neste texto é salientar quanto era necessário “conhecer o compasso de hum navio”, para se tirar todo o partido dele em velocidade. Os três últimos capítulos (XVII, XVIII e XIX) ocupam-se, respectivamente, do procedimento a tomar a bordo quando acaso se quebrasse o leme do navio, das medidas a adotar quando desarvorasse “huma nao do mastro do traquete e mais mastros” e, por último, das normas a seguir para estabelecer um regimento que mantivesse “em conserva as naus de uma armada”.

O que acabamos de escrever mostra claramente o caráter heterogêneo do *Espelho de Pilotos*; não se trata, como se viu, de um guia náutico ou de um livro de marinharia, gêneros de literatura naval tão vulgares nos séculos XVI e XVII, mas de um apanhado de apontamentos diversos sobre temas de navegação e de marinha de guerra que Manuel dos Santos Rapozo reuniu sem qualquer aparente plano prévio ou fio condutor. Pelo que toca às regras de navegação, o texto, como oportunamente se deixou entrever, não nos dá quaisquer novidades, e pode até considerar-se que estava de há muito ultrapassado na época em que foi escrito, mesmo em Portugal (a segunda edição da *Arte de Navegar*, de Manuel Pimentel, data de 1712, e o manuscrito deve ser-lhe posterior de algumas dezenas de anos, pois cremos que date da segunda metade do século XVIII). Pelo contrário, têm bastante importância, como já se disse, o capítulo sobre o aparelho de vela de um navio e também as alusões a todas as cordas do aparelho de uma nau, as regras para conduzir um combate naval, ou ainda as normas a seguir para se conhecer o “compasso de um navio”; o primeiro destes capítulos acompanha em seguida esta breve notícia sobre o manuscrito, mas esperamos que os outros trechos aqui assinalados como mais relevantes venham em breve atrair a atenção de especialistas sobre as matérias de que tratam — que estão longe dos interesses dos nossos trabalhos no domínio da história da náutica.

Coimbra, agosto de 1974.

Cap. XIII — *En que se trata do conhecimento das velas, e suas partes.*

§. 180 — En primeyro lugar, as velas chamadas, Vela grande, Traquete, Gavia, Velacho, Joanetes, Gata, e Cevadeyra, todas estas, são velas, que lhe podemos chamar quadradas, ainda que de si o não sejam; por terem os dados desiguaes: qualquer destas dictas velas, correm o mesmo paralelo humas, que outras nos nomes, e partes; por que o lado, que fica

para cima de qual quer dellas, se chama Gorettil, o qual tem, por todo o seu comprimento, huma carreyra de ilhozes, chegados a borda da vela; em os quaes se enfião em cada hum delles, hum pedaço de arrabem, do comprimento, que baste para abraçar a verga, em que ou ver a vela de ser envergada; porque conforme a vela mayor, ou mais pequena, assim he averga mais groça ou mais delgada: e sempre cômū-mente as vergas de todas estas ditas velas são mais grosas no meyo, do que nas pontas, á que chamamos Laizes; a assim, por este respeyto, se cortão estes arrabens, que hão de servir no meyo das vergas, mayores; e os que hão de servir nos layzes, mais pequenos: a cada hum delles de por si se chama envergue; e todos juntos, de cada huma das velas, se chama envergadura: os cantos de todas as dictas velas, que ficão para cima prezos nos layzes das vergas, se chamão punhos do gorettil; e os outros cantos, que ficão para baxo, se chamão punhos das escotas; cada hum de por si he punho, e todos juntos são punhos; em cada hum dos lados de qualquer destas velas, á que chamamos testas ambas juntas; e á cada huma de por si testa, leva humas azas a feyção de azas de Alcofas, feytas de outra corda; e prezas em varios lugares, que a diante declararẽmos: chamanse á estas azas, garrunchos, que servem para nelles se amarrarem as bulisas: e sendo vela, que leve rizes, de fronte de cada carreyra de rizes, leva seu garruncho na mesma testa; á saber, hum de huma banda da testa, e outro da otra; e tantas forem as carreyras de rizes, tantos serão os garrunchos, de cada parte; que servem, para, quando a vela se mete nos rizes, fazerse fixa a testa da vela no lais da verga de huma, e outra parte; ficando as velas mais pequenas. Estas carreyras de rizes, que digo, são humas carreyras de ilhozes, que atravessão a vela de huma testa á outra, ficando paralelos aos ilhozes da envergadura do gorettil. En cada hum dos dictos ilhozes, se enfia huma trança do comprimento da envergadura feyta de fios de cabos; para com ellas se fichar a vela á verga, quando se mete nos rizes; que também selhe da o nome de envergadura dos rizes

á todos juntos. O lado, de qualquer de estas dictas velas, que fica para baxo, se chama esteyra da vela; em a qual ha também algūs garrunchos, que servem, para nelles se fixarem, em huns humas arças com seus çapatilhos, por onde passão humas cordas que servem de carregar a vela acima, a que se chamão brioes; e em outros se fixão as pontas das dictas cordas, chamadas brioes: estas velas, que digo, tem brioes, são vela grande, traquete, gavias e cevadeyra. Os joanetes não tem brioes; tem, de mais dos estingues, so humas cordas, que passão por hum mcutão de cada banda do mastarẽo; e vão á fixar cada huma em sua testa de huma, e outra banda, a que chamão sergideyras: estas taes, em navios pequenos, não chegão á baxo áo conves: e, para melhor clareza, porẽmos a estampa, para melhor se verem os lugares, em que se poem os garrunchos, tanto para os brioes na esteyra, como para as bulinas nas testas da vela.

§. 181 — Na Cevadeyra se costumão por os rizes, não so na forma sobre dicta á cima, como tambem selhe costumão por outros, que principião do meyo do gorettil, pouco mais ou menos, e vão descẽdo para hũa, e outra testa, de ambas as bãdas, por modo de aspa: estes taes servem para quando se navega com vento pella bulina; porq̄ vay a verga braceada, e fica o penõl, ou lais da verga de barlovento, muyto perto da agoa: entã se tomão os rizes de barlovento; ficando soltos os de sotavento: e o tomarense os de barlovento, não he mais, que, porse não encher a vela de agoa cõ o arfar do navio. Vejase a estampa seguinte.

§. 182. — A Mezena de qualquer nao grande, ou pequena, he comparada á huma vela de caravela, á que chamamos vela latina: sempre, e en todo o tempo, desde que hã navegação, selhe costumou fazer a vela do feitio, que ácima digo envergada por toda a verga, de alto a baxo; sendo o gorettil da vela do comprimento da mesma verga; e ainda hoje se uzão as taes velas da mesma forma: porem as nações estrangeyras, hã pouco tempo á esta parte, costumam trazellas de outra sor-

las, selhe chama Baluma, e a que fica para baxo, que corre da escota áthè o carro, selhe chama Esteyra; e a que fica chegada a verga, he da semelhança de qualquer das outras velas; com ilhozes, e envergues, que tambem selhe chama Goretil. Esta vela não tem senão sergideyras, ã são as cordas, con que se carrega acima, e a escota, com que se caça. Tambem se costumão fazer rizes nesta vela, para se fazer mais pequena na ocazião de muyto vento: estes taes principião da parte de baxo, de junto ao goretil da ponta do carro; e vão, di-rèytos á baluma, ao lugar áonde estão as primeyras sergideyras da parte de cima, pouco mais, ou menos. A semelhança desta vela se verà na figura primeira, cõ todas as suas cordas.

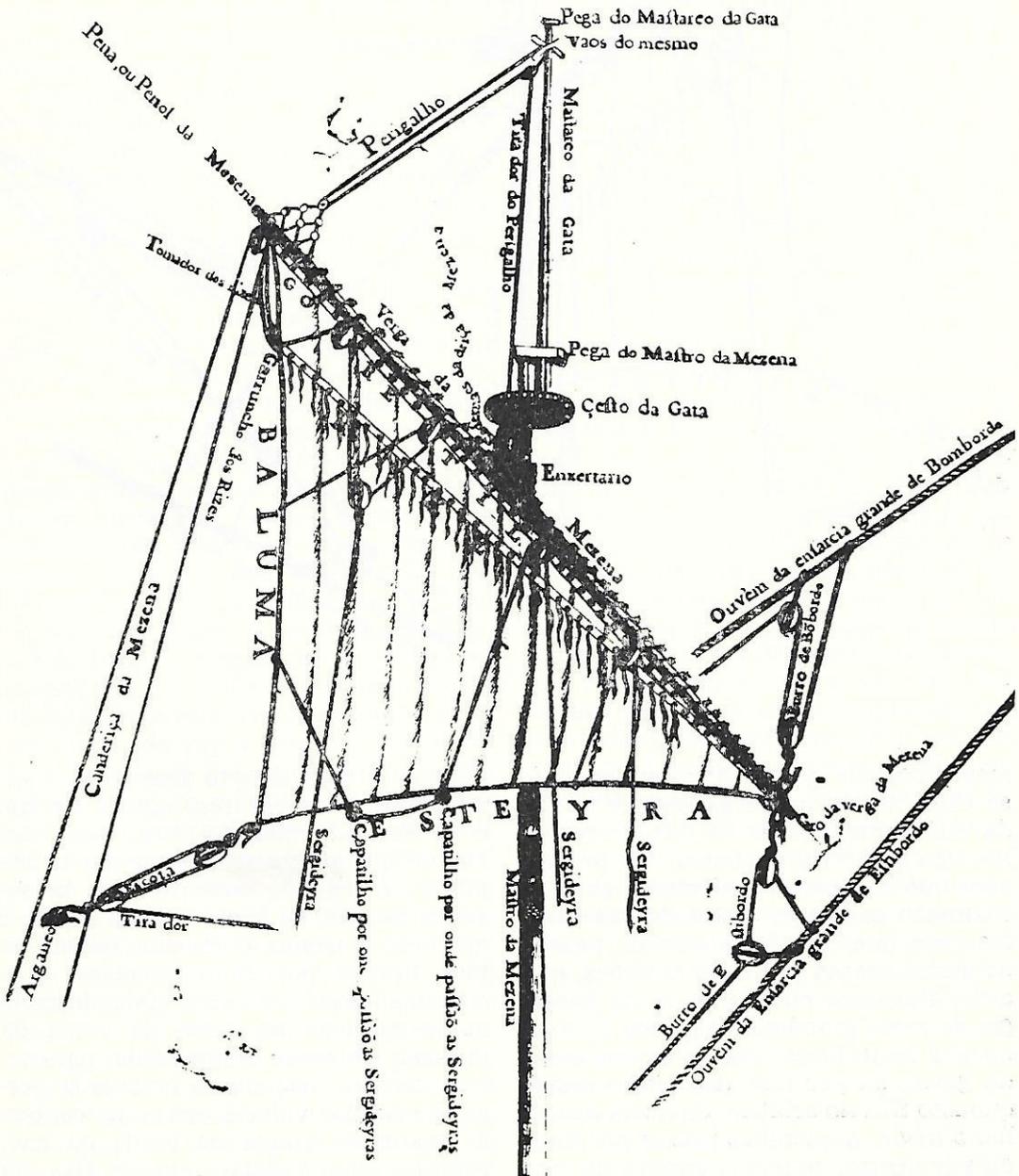
§. 183. — O modo da Mezena moderna, que digo ácima, envergada de meya verga para o penol, não he a melhor couza, que se uzou; por que não tem mais que duas sergideyras de cada banda, estas estão repartidas, huma no lugar, donde a verga encruza o mastro, de huma, e outra banda, como he na mezena acima declarada; e outra no meyo do comprimento, que vay do lugar, áonde encruza o dicto mastro, athé o penol. Carregando esta tal mezena, com estas duas sergideyras, fica todo o corpo da vela pendurado pello mastro abaxo, sem ter quem a acompanhe, e he preciso ter outra corda particular, para a amarrear ao mesmo mastro, como se verà na figura segunda, que adiante se mostra. As cordas, com que se manea esta verga da mezena, (falo por este modo, por que esta verga da mezena não tem braços) são no carro duas, cada huma dellas com seu gato, que enganchão em huma arça, que esta preza no carro da verga, com dous çapatilhos repartidos, hum no lado do mesmo carro de bombordo, e o outro no lado de extibordo; e metidos os dous gatos nos dous çapatilhos, vay huma das cordas, que està preza em hum dos gatos, á passar em hum moutão, que està cozido, ou prezo no ouvem de rè da ensarcia grande; e se da volta à este cabo na borda da nao, em huma malagueta; e o outro cabo da outra parte contraria que està prezo com o seu gato, vay á outra parte, á o outro ouvem de re da ensarcia grande, á pas-

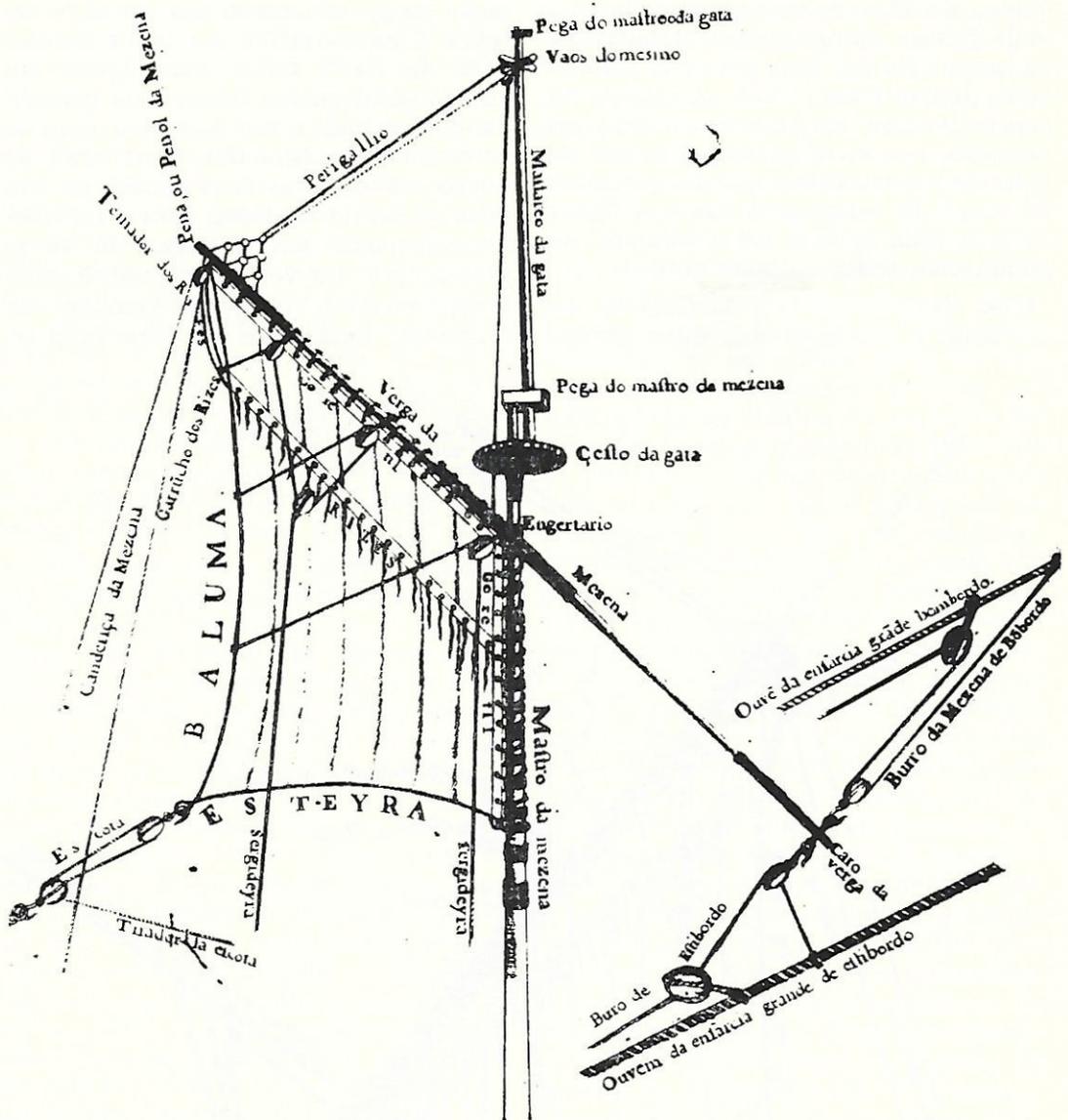
sar por outro moutão semelhante-mente, como o outro, ese da volta tambem na borda da nao em outra malagueta; ficando hum para bombordo, e outro para estibordo. A estes taes cabos se lhe da o nome de burros da mezena. No meyo da verga tem hum cadernal, que he hũ moutão de duas rodas, por onde tem passada huma corda á outro cadernal semelhante, que està por baxo dos vaos do mastro da gata. A esta tal corda, passada por estes dous cadernaes, se lhe chama driça da mezena; e se lhe da volta á borda da nao pella banda de dentro da ensarcia do mastro da gata: e, no penol da dicta verga, tem dous moutões, hum virado para cima, e outro para baxo; o da parte de cima passaselle por elle hum cabo, fixo no tope do mastareo da gata; o qual vay passar a outro moitão no mesmo tope, e vem abaxo á dar volta na borda da nao; passando este pello, meyo do sexto ou roda do mastro da gata: á este tal cabo se lhe da o nome de perigalho; e no outro moutão dicto, que està no mesmo penol pella parte de baxo, se lhe passa outra corda mais delgada, com as duas pontas para baxo; ás quaes se da volta, junto do pe do pao da bandeyra da popa, cõmummente á onde està fixo o moutão, por onde se passa a escota da mezena; á esta tal corda se lhe chama canderisa: esta tem pouco prestimo; e o maior, que tem, he, para nella se inçar alguma bandeyra, grande, ou pequena, ou algum galhardete, em ocazião de querer fazer algum sinal; e o demais, tempo sempre vay des occupada. As mais cordas, que esta verga tem, são as sergideyras, com que se carrega a vella: estas são passadas por huns moutões, repartidos por toda a verga acima, em igual distância huns dos outros, cozidos na mesma verga; ficando tantos da parte, onde encruza a verga o mastro para cima, como para baxo; e, uzualmente, se costumão por outo moutões de dous em dous; ficando quatro do meyo da verga para baxo; por onde passão quatro sergideyras, duas por cada parte da vela com as pontas feytas fixas na baluma da mesma vella e se lhe da volta em baxo; em navios pequenos ao pe do mastro; e em navios grandes á borda da nao: e os outros

quatro, do meyo da verga, para cima, por onde passão outras quatro sergideyras, na mesma forma, duas por cada lado da vella, feytas fixas, como as outras, na mesma baluma, em correspondencia dos moutões, por onde passão; e se lhe da volta da mesma forma que as, que estão do meyo da verga para baxo. A figura de esta vella se verá em a estampa segunda com todas as suas cordas.

§.183 (sic) — A vela da Gata he semelhante á qualquer das duas gavias;

tanto no goretil, como nas testas, e esteyra. Costumasselhe por huma sò carreyra de rizes; ainda que alguns coçarios, pella querer fazer mais comprida, do que pede o seu mastareo, para se servirem della (grande) na ocazião de pouco vento, e nas suas caças, lhe põe duas carreyras de rizes, para a fazerem mais pequena nas ocaziões de vento grande; por ser vela, que sempre anda larga, exempto (sic) nas ocaziões de tormenta. Esta vella se inça propria-





mente como a gavia. A verga, em que se caça, se chama verga seca; e se lhe dà este nome; porque na dicta verga se lhe não põe vela nenhuma. Os braços, com que se bracea a verga da gata se costumão passar por huma de duas partes; por que, em huns navios, passam os dictos braços por huns moutões, que estão fixos nos ouvens da ré da ensarcia da gavia grande; e dalli vêm a baxo, ou por huns furos, que estão no cesto da gavia, ou por fora do mesmo cesto; que isto fica no arbitrio, de quem aparelha o navio, o querellas passar por fora, ou por dentro; porem o direyto he, por

onde elles mais direyto tirarem, passando livres de encruzarem outras cordas; e se lhe da volta em baxo em hum cunho, que se costuma fixar em o primeyro, e segundo ouvem de rê da enscaria grande, de hum, e outro bordo; e em outros navios costumão passar os taes braços por huns moutões, que costumão fixar, ou cozer (falando pello modo nautico) no penol da verga da mezena, em parte accõmodada, para vi-rem dereyto, quando se bracear a verga, e vem dar volta á huns cunhos, que se costumão pregar na borda da nao. Advirto, que o cabo, que se fixa na

ponta da verga, terà, pouco mais ou menos, huma braça de comprido, no fim da qual tem prezo hum moutão, pello qual se passa o braço em que tenho falado, que se chama brancelote, tanto o de huma ponta da verga como o da outra; e só o cabo, que passa pello tal moutão que digo, està prezo na ponta do brancelote, he que se chama braço; huma ponta deste tal braço se faz fixa na verga da mezena quando á ella vão os braços: e hum palmo mais para baxo, se faz ficho (*sic*) o moutão, por onde se passa o dicto braço: de sorte, que a outra ponta, depois de ter huma fixa no lugar dicto, vay á passar pello moutão do brancelote; e da hy vay passar pello moutão, que digo està fixo na verga: de sorte, que a ponta fixa da verga se lhe chama arreygada; e á ponta, que vem á baxo; se lhe chama tirador, por ser, por onde se pucha. O mesmo que he de huma banda, he da outra; porque na verga da mezena são dous moutões, por ande passam os dous braços de huma, e outra banda. As arreygadas se fazem fixas (como digo) á cima dos moutões, hum palmo, pouco mais, ou menos. Os braços dictos, nos navios, em que se passão para avante, que vem á ser (como tenho dicto) virem passar á huns moutões fixos nos ouvens de rè, de huma banda, e outra, da ensarcia da gavia grande; correm o mesmo paralelo, que correm, os que braceão para rè; que he do modo, que tenho dicto, virem á verga da mezena, pondo fixa a areygada do tal braço no ouvem dicto; e, mais á baxo hum palmo no mesmo ouvem, fixo tambem o moutão; por onde vay á passar o braço, depois de passar primeyro pello moutão do brancelote, na mesma forma, que passa, indo á verga da mezena: e de pois de passado pelos dictos moutões, vem abaxo (como tenho dicto) áo cunho cozido, ou fixo nos ouvens de rè da ensarcia grande. Os braços da verga seca tambem tem seus brancelotes, pello mesmo modo, que os da gata; fazendo fixa a ponta do brancelote na ponta ou lais da dicta verga, e na outra ponta do brancelote o moutão, por onde passa o braço; na mesma forma, e ordem, que o da gata. Esta arreygada, e moutão do braço da verga seca se faz fixo no ulti-

mo ouvem de re da ensarcia grande, á que se chama, pello modo nautico, Copez; ficando a arreygada á cima do moutão hum palmo, pouco mais ou menos; por que não he medida certa, o estarem mais juntos, ou mais apartados. Advirto, que o braço da verga seca do lais de bombordo, vay á passar áo moutão, que està no ouvem da ensarcia dicta de estibordo; ar mando, hum com o outro, huma cruz a meya nao; o que não he nos braços da gata; por que esses, o do lais de bombordo, vay áo ouvem da ensarcia dicta; braceando para avante: ou áo moutão dicto da verga da mezena do mesmo bombordo; braceando para re: e o de estibordo, he da mesma forma, que o de bombordo. Porem isto de por os braços tirantes para avante, ou para re, he vontade do mestre, que aparelha a tal nao: e o melhor he, que tirem para yante; por serem os lugares fixos, e imoveis; e pondoos para re, tirantes para a verga da mezena, não he tão bem por ser a verga movel, que se anda com ella com o caro para hum, e outro bordo, quando he necessario, por cauza da mareação da vela mezena. Nas testas da vela gata, estão fichas as poas das suas bulinas; as quaes estão enfiadas huma pella outra por hum çapatilho que huma tem em huma ponta, ficando huma mais comprida, que outra, e a mais comprida enfiada por hum çapatilho que està prezo na ponta da corda chamada bulina, por onde se pucha ficando as pontas das taes poas prezas nos garrunchos da testa da vela; e o tirador que he a corda comprida, que està preza nas poas, vay á pasar par (*sic*) hum moutão, que està fixo nas arreygadas da ensarcia da gavia grande: em huns navios se poem neste lugar, pouco mais á baxo, ou acima; e em outros se poem na borda da roda da gavia; fazendo fixos os taes moutões, na chapa do ouvem de rè da ensarcia da gavia. O direyto he, porensse sempre neste (*sic*) paragem, pouco mais á baxo ou acima; á onde tirarem mais direyto, para bulinar a vela. E a dicta bulina passada pello tal moutão, na mesma forma, que os braços da gata; indo a de bombordo para bombordo e a de estibordo para estibordo. O mes-

mo que tenho dicto desta bulina, he da outra parte; porque ambas as testas tem sua bulina cada huma, e vem á baxo a dar volta no mesmo lugar, donde tenho dicto, se da volta á os braços da verga seca. A bulina, e o braço da gata ambos em huma malagueta, ou cunho cozido no ouvem (como digo); e o braço da verga seca sempre he á parte. As escotas da gata vão á caçar passando por hum moutão comprido com duas rodas, huma a diante da outra; pore (sic) encruzadas, e huma mayor, que a outra: pella mayor passa a escota da gata, do tal moutão, que esta prezo no lais da verga seca, e dahi vay pella verga ádiante, áthè o meyo, á passar por outro moutão de dous, que estão no meyo da verga seca; e dahi vay á baxo a dar volta; em huns navics, á o pe do mastro; porem, na mayor parte delles, vay á borda, pella banda de dentro da ensarcia do mastro: e o mesmo, que digo de huma escota he da outra; e as outras rodas pequenas, que tem o mesmo moutão da escota da gata servem para por ellas se passar os amantelhos da verga seca, os quaes tem a sua arreygada preza na pega do mastro da mezena; e logo junto da dicta arreygada, pella parte de baxo da mesma pega, està outro moutão, por onde passa o amantelho, que vem passado pello moutão do lais da verga seca, e dahi vay por huma clara de entre os vaos do mastro da mezena á dar volta em baxo à borda pella parte de dentro da ensarcia do dicto mastro; o mesmo, que digo de hum amantelho de huma banda, he do outro da outra. Os amantelhos da verga da gata estão passados pella mesma forma, que es, que digo da verga seca; mas com alguma differença; e he: que a sua arreygada esta fixa no calces do seu mastareo, quando o mastareo não tem pega; por que tendoa, he pello mesmo modo, que tenho dicto da pega do mastro da mezena; para que, com o amantelho da verga seca fique a arreygada preza na pega; e logo, na mesma pega, pella parte de baxo, o moutão, por onde passa o amantelho, depois de vir passado pello moutão, que està no lais da verga pella parte de cima, e dahi vay a fazer fixo, áos vaos do mastro da gata: estes amantelhos não vão

abaxo; por que sempre estão fixos naquelle lugar; (como digo) isto he, tendo pega, (como fica dicto acima), y (sic) não a tendo, a sua arreygada he fixa no calcès do dicto mastareo da gata pella parte de cima da encapelladura da sua ensarcia; e logo pella parte de baxo da encapelladura, està fixo o moutão, por onde passa o amantelho da dicta gata, depois de vir passado, na mesma ordem acima dicta, pello moutão, que està no lais da verga, pella facie de cima; e vay á fazer fixo, áo dicto lugar dos vaos do mastro da gata, pella parte de cima da roda; e de nenhum modo vem abaxo, nem em navio grande, nem em pequeno. Os estingues, que servem de carregar esta vela acima, são dous, hum de cada banda, e o mesmo he de huma parte, que da outra. Tem a vela em ambos os punhos das escotas, em cada hum seu moutão; e no terço da verga da gata, de huma banda, e outra, tem tambem seu moutão: e pella parte de fora de cada hum dos dictos moutões, na mesma verga se fazem fixas as pontas dos estingues, á que damos o nome de arreygadas; e vão as outras pontas a passar, cada huma dellas, áos moutões, que dizemos, estan fixos nos punhos da vela gata; e tornão acima a passar pellos dictos moutões dos terços da verga; e de ahi vem a baxo, em huns navios, pella parte de fora da roda do cesto da gata, e em outros, por hum furo, ou furos, de huma, e outra banda, que para isso se fazem no meyo da dicta roda; e passadas por ellas vem abaxo a dar volta á borda da nao, pella parte de dentro da ensarcia do mastro da mezena. Tem mais esta vela gata duas cordas com que se carrega ácima, á que chamão sergideyras, as quaes, em navios grandes, vem a baxo; e em navios pequenos, quem vay ferrar á cima as taes velas, as carrega, ou as pucha de cima da roda do cesto da gata; por não ser necessario virem a baxo, por não permitillo a pequenez da vela. Estas taes fazem huma ponta fixa, á que chamamos chicote, na testa da vela, em tanta distancia, pella testa abaxo como o comprimento da metade da verga da gata; e passa cada huma dellas por seu moutão, que estão fixos ao meyo da verga, hum de cada banda do moutão ou arreygada da ostaga com que se inça a

verga, e dahi, (como digo) em navios grandes, vão a baxo a dar volta na mesma ensarcia da mezena, e a qualquer dos ouvens della; passando pellas claras do vaos do mastro da mezena: em os navios pequenos não vem à baxo, e, quem vay acima ferrar a vela, as carrega, e lá em cima lhe da volta.

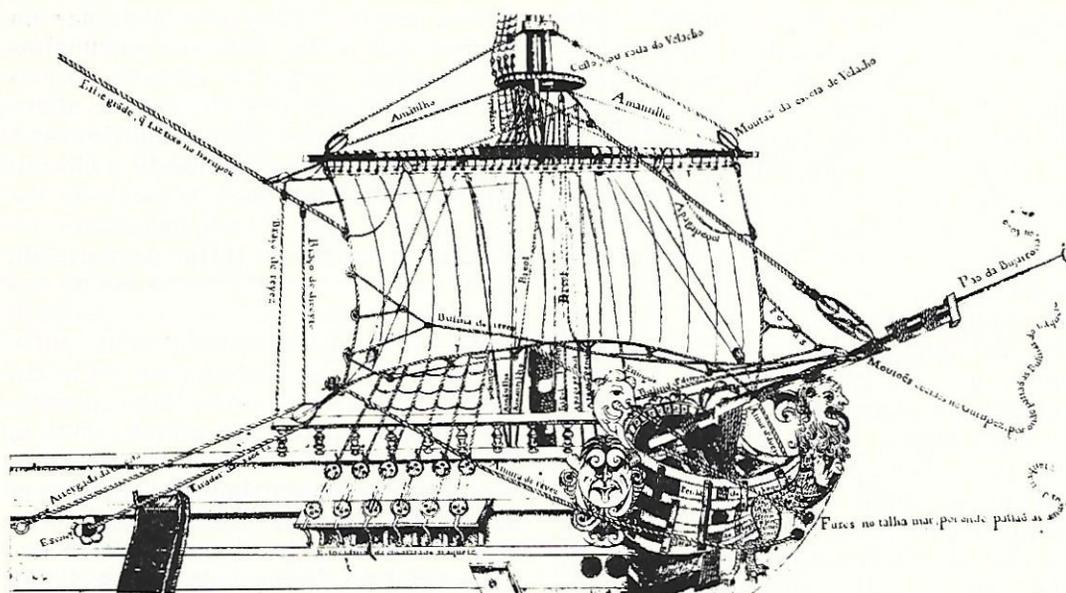
§. 184. — A driça, por onde se inça esta vela, sendo em navio grande, he pella mesma forma da driça da gavia: porque o comprimento do mastareo da gata, he de hum cabo so, sendo sengello; e sendo dobrado este cabo so, que digo ha de ter dous comprimentos do mesmo mastareo: por que a sua arreygada he fixa no calès do dicto mastareo; e vem ao meyo da verga, á passar por hum moutão, e de esse lugar vay acima outra vez á romam do mastareo; que he por baxo da encapelladura, e dos vaos: naquelle lugar, á onde o mastareo engroça para o cheo, donde os vaos asentão: o qual lugar em todos os mastareos de quaes quer velas, que forem se lhe dà o nome de romam: e neste (sic) paragem dicto por baxo dos vaos, e por baxo da encapelladura da ensarcia està outro moutão fixo, por onde passa o tal cabo, que digo vem passado pello moutão do meyo da verga, chegando athè meyo mastareo, assim singello. A este cabo, athe aqui declarado se chama Ostaga da gata; y preza nesta ponta da ostaga està huma polè, que he hum moutão comprido, com duas rodas, huma adiante da outra, e huma mais pequena que outra, fazendo o feytio dous moutões: por este se passa outra corda mais delgada, por hum gorne; e vay a passar por hum moutão particular, e solto, que tem na sua arça hum gato; e depois de passar pello primeyro gorne da polè, passa pelo gorne do moutão, e vay a passar pello segundo gorne da pollè; e a sua ponta vay a fazerse fixa na cabeça do moutão mesmo, á que se chama arreygada; ficando assim gornida a driça, por modo de huma talha, que assim são todas: e a outra ponta, que fica solta, he tirador, que pendurado para baxo se lhe da volta em hum cunho, que està pregado na borda da nao, apartado do moutão huma braça, pouco mais, ou menos, sendo em navio pequeno; e sendo em navio grande se lhe põe hum mou-

tão pregado na borda, algum espaço mais abaxo de donde està o moutão do gato da mesma driça; a que se chama moutão de retorno; pello qual passa o tirador da driça, que acima dizemos; e se lhe da volta no dicto cunho, que està pregado na borda o espaço de huma braça para avante, e ao pe do dicto cunho. Na coberta se colhe a tal driça muyto direyta e desembaraçada por mão d' marinheyro, que sayba; para que esteja clara, para se arrear a vela, quando estiver içada; e para melhor clareza do dicto, a estàpa prezente mostrarà a vela com todas as suas cordas.

§. 185. — A Vela grande de huma nao, assim grande, como pequena (como ja acima falamos) se lhe pode dar o nome de quadrada, pellas razões acima apontadas: e no que toca aos nomes, e suas partes, correm o mesmo paralelo, que o da vela gata, em que athe agora falamos; porque a parte, que fica para cima, chegada a verga, se lhe chama gorettil; e a qualquer dos dous lados se lhe chama testa; e a parte, que fica para baxo se lhe chama esteyra. Costumasse esta vela cômumête fazer sem rizes; ainda que algum tempo se lhe costumavão por. He entalhada como as demais; sendo a corda, que fica pellas testas, e esteyra, mais grosa, que o gorettil: esta grossura se lhe dà, conforme a vela he, grande, ou pequena; e corre o mesmo paralelo, que as outras quadradas dos nomes dos seus quatro cantos; porque o dous, que ficão para cima, chegados a verga se lhe chama punhos do gorettil; e os outros dous, que ficão pendentés para baxo, se lhe chama punhos das escotas, ou das amuras: á saver, quando a vela vay caçada entre ambas (falo da vela grande, e do traquete) são os dous punhos, tanto o de bombordo como o de estibordo, punhos das escotas; e quando os nomeamos nesta ocazião de vento a popa; para os dividirmos hum do outro, dirêmos, o punho da escota de bombordo, ou de estibordo; porque neste cazo não ha barlovento nem sotavento, pello modo de falar na nautica; porque barlovento, quando huma não vay a popa, já se deya entender que he pella popa, e sota vento pella proa. E como o uzo da arte

que a vela vay occupando: porque, quando aquelle punho occupa a amura, e não occupa a escota, se lhe chama punho da amura; e quando o tal punho occupa a escota, e não a amura, se lhe chama punho da escota: e neste cazo, para falarmos no manear destas velas, não he necessario nomearmos bombordo, nem estibordo, senão barlovento ou sotavento como, v.g. Quando queremos mandar chegar huma couza, que està no meyo de huma verga, mais para a ponta, ou mais para o meyo dizemos; chega mais para barlovento, ou para sotavento; e falamos desta sorte, por se costumar assi na nautica entre os marinheyros, quando a nao vay pella bulina; e quando vay á popa, quando mandar chegar o moutão, ou outra qualquer couza, que seja, mais para o meyo, ou para a ponta, dizemos; chega mais para fora, ou para dentro. Isto supposto, tem esta vela, ou velas grande, e traquete porque o mesmo he huma que outra, em cada huma das suas testas tres garrunchos, em os quaes se lhe fazem fichas, as poas das bulinas. Tem mais pella sua esteyra cada huma d'estas dictas velas sais garrunchos, repartidos, tres do meyo da vela para huma, e tres para a outra banda; os quaes servem para nelles se porem fixas humas arças cada huma com seu çapatilho; pellos quaes vão enfiados os brioses, que são humas cordas, que servem de carregar a vella ácima; as quaes vão passadas cada huma dellas, que são duas, por seu moutão, que estão fixos na garganta do estây grande. O tirador, por onde se pucha sempre commummente costuma ir dahy pello estây á baxo para cima do castello de proa; para de esse lugar os marinheyros pucharem por elle, quando se manda carregar a vela acima; e as outras duas pontas vem á baxo direytas, e principião a passar primeyro pelos çapatilhos do meyo da vela: cada huma dellas vay enfiando os seus tres garrunchos, huma para huma parte, e outra para a outra; e vão as pontas destas taes cordas a fazerse fixas no garruncho da testa decada huma das bandas, que serve da bulina no que està mais chegado á o punho da vela, e se lhe chama arreygada; porque (como ácima disemos) toda a corda que passa por çapatilho, ou por moutão ou andori-

nho, e vay á fazerse fixa em alguma parte; a ponta, que se faz fixa, por regra geral se lhe chama arreygada, e á outra ponta, que fica solta; para por ella se puchar, se lhe chama tirador. Tem esta vela, em cada hum dos punhos das escotas, em que já falamos, dou moutões prezos na arça do punho; hum grande, por onde està enfiada a corda, que serve de escota; y cutro mais pequeno, por onde està enfiada outra corda mais delgada, que a escota, á que se chama estingue; que tambem serve, para carregar a vela acima; e o estingue he passado na mesma forma, que os da gata, em que já falamos; porque o tal estingue vay debaxo ao terço da verga á passar por hum moutão, que para isso esta fixo nesse lugar; e passado vem abaxo a passar pello dicto moutão pequeno dos dous, que dizemos estão fixos no punho da vela; e passado por elle, vay ácima outra vez á fazer fixo juncto do moutão do terço da verga por onde està passado, apartado d'elle hum palmo pouco mais, ou meros para a parte de fora; que vem a ser para a ponta da verga, e se lhe chama arreygada do estingue: ficando sempre, em todcs os estingues de todas as velas, as suas arreygadas pella parte de fora do moutão, que està na verga: e todo o demais cabo, que sobeja, demais daquelle, que està enfiado nos dictos moutões do punho da vella, e do terço da verga, vem a baxo á passar por hum moutão, que está fixo ou cuvêm davante da ensarcia grande, e de ahi a cuberta, e se lhe chama tirador. Tem esta vella mais outras duas cordas, á que chamão apaga penoes; as quaes tambem vem, na mesma hordem, á garganta do estay grande, com os seus tiradores pello estay a baxo para cima do castello de proa; passados por seus moutões, que estam fixos na dicta garganta do estay; juncto dos outros, por onde estão passados os brioses; e dahi vão ao terço da verga á passar por hum moutão, que está fixo, hum de huma banda, e outro da outra, cada hum em seu terço, e ambos pella facia de vante da verga; á que se diz, pello modo nautico, por ante avante da verga; e vay cada hum delles á fazer fixo na testa da vella, entanta distancia pella testa abaxo, como ha de distancia do terço da verga ao punho do goretel, sendo sen-



lhantes em tudo, huma com a outra: ambas, e duas se inção da mesma forma; e tambem á caçar, e ferrar he o mesmo huma, que a outra; porque as escotas da gavia passão da mesma forma, que as do velacho: e os seus lugares, donde se fazem fichas, ou se lhe da volta, depois de caçadas, são ao pe de cada hum dos mastros, em humas curvas, que estão pregadas na cuberta, huma d' cada lado do pe do mastro, com hum traveção pregado de huma curva á outra; ás quaes chamão escoteyras, por servirem de se dar volta ás escotas das galias. Querendo nomear estas duas velas juntas, comumente se chamão galias; e querendo nomear cada huma de por si á do mastro grande, sempre por regra geral, se lhe chama gavia, e á do mastro de proa se lhe chama velacho. O mesmo, que se diz, no que toca as partes de huma destas velas, se pode entender pella outra; por que á gavia (como ja dicemos), por ter quatro lados, se lhe pode dar o nome de quadrada. Isto supposto, o lado, que fica para cima, se chama gorettil, o que fica para baxo esteyra, e os dous das ilhargas testes. As cordas pertencentes á mareação desta vella são: em primeyro lugar, a driça, que se prende na verga; braços, bolinas, brioes, sergideyras, e escotas, que se prendem na vela. Costumasse comumente fazer estas

velas mais largas em baxo pella esteyra, que em cima pello gorettil; e a razão he, por ser a verga grande, em aqual se caça a gavia mas (*sic*) comprida, que a sua; e he preciso que a vela encha todo o comprimento da verga. tambem se lhe costuma fazer duas carreyras, cu tres de rizes, conforme a grandeza da vela; porque sendo em navio pequeno somente lhe costumão fazer huma carreyra; e sendo em navio grande duas; e nas naos de guerra, por regra geral, sempre tres; e nos navios de corço se lhe fazem quatro. E a razão, de se lhe fazerem quatro ás galias dos coários, he, porque lhe fazem as dictas galias mais compridas, que os seus mastareos, para as ocações de calma, ou bonança, para, quando querem dar alguma caça, terem muyto panno, que lhe araste o navio. Chamasse ao comprimento de qualquer vela, de alto á baxo, guinda: e por isso, quando se quer dizer pello modo nautico, que huma vela he muyto comprida, se fala por este modo, dizendo esta vela tem muyta guinda; e se he curta, tem pouca guinda. O mesmo se entende pellos mastros, e mastareos, porque, quando vemos, que são compridos, dizemos tem muyta guinda; e pello contrario, sendo curtos: e pelo que toca ao comprimento das vergas, se virmos, que são curtas, diremos, pello modo nautico, que as dictas vergas

tem pouco lais; e pello contrario dirèmos sendo compridas. Isto supposto, as partes da vela da gavia, em que falamos, são semelhantes as da vela gata, de que já tratamos; porque a gata caça as suas escotas nas pontas, ou layzes da verga seca; e a gavia caça as suas escotas nas pontas, ou layzes da verga grande; e o mesmo he o velacho, que também caça as suas nos layzes da do traquete. No fim de cada carreyra de rizes, que a gavia, ou qualquer das velas, que os levão, tem, se lhe põe sempre por regra geral hum garruncho de cada banda; como se ve nas estampas, que atras ficão, e nas que vão ádiante se verã; de sorte, que se tiver tres carreyras de rizes, terã a vela no fim de cada carreyra seu garruncho, que he pellas suas testas. E sendo as vellas de lona, se lhes costuma fazer tres ilhozes em cada paño, tanto no gorettil para a envergadura, como nas carreiras de rizes, que tiver. Tem mais em cada testa, repartidos de meya guinda para baxo tres garrunchos, que servem para se fixarem as poas das bulinas. Tem mais pella esteyra repartidos quatro, ou seis garrunchos, que servem, para o briol da gavia se enfiar por huns çapatilhos, que nelles se poem, principiando do meyo para cada lado; e vão á fazer fixas as pōntas á testa da vela, áos ultimos garrunchos da parte de baxo. Quando se quer dar nome á ponta, ou pontas de qualquer corda, assim grossa, como delgada, pello modo nautico se diz chicote, ou chicotes; e por isso dizemos chicote do braço grande, chicote do braço da gavia, e não ponta: o mesmo se entende também nas amarras, amarretas, e viradores, á semilhaça dos brioes da vela grande, de que já falamos. Estes brioes da vela gavia, pasados (como temos dicto) se costuma fazer com hum cabo so; enfiando lhe hum moutão no meyo; e as duas pontas do cabo, vão á passar pellas claras dos baos grandes de baxo para cima, ficando o moutão, que dizemos enfiado, pendurado pella banda de baxo no seyo da tal corda; e vão as dictas pontas á passar cada huma por seu moutão, que estão fixos por baxo da pega do mastro grande, hum por cada lado do calcès do dicto mastro; porem fixos na

mesma pega; e dahy vão a passar na hordem, que teñho dicto áos garrunchos da vela, que estão na esteyra, principiando cada hum dos chicotes do dicto cabo, á passar pello çapatilho do meyo da esteyra, e da hy, passando pello outro, que está mais para a parte da escota, a fazer fixo (como fica dicto) no ultimo garruncho da testa, da parte de baxo; tanto de huma parte, como da outra. Este moutão, que dizemos, enfiado nesta corda, e pendurado pella parte de baxo da gavia, costuma ser feyto em forma de dous moutões, hum pegado no outro; e quando os não ha feytos, de seu pe, da mão do polieyro, se prendem dous moutões, hum áo outro em huma arça de cabo, ficando pendurado hum do outro; e por hum delles se enfia o briol na forma, que temos dicto: e pello outro moutão se enfia outra corda, pendurada com ambas as pontas para baxo áthè a cuberta, das quaes huma se faz fixa em hum arganeo, que está pregado na mesma cuberta áo pè do mastro grande pella parte de ante arré, que fica servindo de arreygada, e á outra ponta se lhe da volta em hum cunho, que se prega na mesma parte áo pè do mastro, e fica servindo de tirador. A estes dous cabos se lhe da o nome de brioes da gavia. O do velacho he passado na mesma forma, que temos dicto deste da gavia. Tem mais a vela da gavia outras cordas, a que chamão sergideyras, que são duas, as quaes principiando de baxo para cima; vão á passar por dentro das claras dos vaos grandes, huma pella clara de bombordo, e outra pella de estibordo, subindo pello mastareo ácima, vão á passar por dous moutões, que estão fixos por baxo da encapelladura da eusarcia do mastareo da gavia, hum de huma parte, e outro da outra; e dahy vão a passar por outros dous moutoes, que estão fixos no meyo da verga da gavia; juncto do moutão da ostaga, hum por bombordo, e outro por estibordo; e dahy vay cada huma dellas para sua testa, á passar cada huma por seu çapatilho, ou andorinho, ou cussoulo, que qualquer destas tres couzas são semelhantes humas as outras, que estão fixas no meyo da testa da vela; e passado por esta parte, vay á fazer fixo cada huma destas duas pon-

tas á hum dos garrunchos, que estão fixos na esteyra da vela servindo para o briol. O fazerem-se estes chicotes fixos na esteyra, não tem parte certa, porque huns fazemos fixos nos garrunchos do meyo della; e outros os fazem fixos nos de mais de fora: e pendurados estes cabos, ás pontas, que ficão para baxo, se lhe da volta áo pe do mastro em outros cunhos, que para isso estão pregados na cuberta, junto áo cunho, em que dizemos se da volta áo briol da gavia: desta sorte são passadas as sergideyras do velacho sem nenhuma differença. Tem mais a vela da gavia outras duas cordas, huma em cada testa da vela, as quaes se fazem fixas em humas pontas de cabo á que ja demos o nome de poas, que fazem tres pernas fixas cada huma em seu garruncho: às taes cordas se lhe chamam bolinas, huma, que sae da testa de bombordo, e outra da de estibordo; e vão a passar cada huma dellas por seu moutão, que para isso estão fixos por baxo do cesto ou roda da gavia do velacho nos vaos do mastro do traquete, hum na perna de bombordo, e outro na de estibordo; e dahy vão abaxo á dar a volta á borda da nao pella parte de dentro da ensarcia do traquete, cõmummente em huma malagueta. Advirto, que aquilo, á que chamão perna de vaos, são aquellas pontas dos barrotes, que sobejão para fora, depois da cruzeta feyta, que os taes fazem huns com os outros; os quaes no meyo fazem a cazeta quadrada, por onde passa o calcez do mastro; ficando as outo pontas dos barrotes, áque chamão vaos, duas para bombordo, duas para estibordo, duas para avante, e duas para rê: a todas estas pontas se lhe da o nome de pernadas dos vaos; sobre as quaes, depois de encapellada toda a ensarcia daquelle mastro, assenta a roda, ou cesto da gavia; e nas pernadas de ante arrê de bombordo, e estibordo, he que digo se fazem fixos os moutões, por onde passam as bulinas da gavia, de que agora tratey. As bulinas do velacho vão a passar cada huma delas á seu moutão, que estão fixos no meyo do estay do mastareo do mesmo velacho; e vay dahi á passar cada huma dellas por seu gorne de hum

cardinalete, que esta fixo no gurupez pella parte de cima da verga da cevadeyra, se entende, naverga, senão mais acima della; e vem á baxo á dar volta huma por bombordo, e outra por estibordo, porem a meya nao, cada huma em sua malagueta do perpao da proa. Tem mais esta dicta vela da gavia, outras duas cordas, á que chamão estingues, os quaes são passados (falando de baxo para cima) cada hum por seu lado, bombordo, e estibordo, por seu moutão, que estão no meyo da ensarcia grande, hum decada banda, cozidos em huns dos ouvems da dita ensarcia, e dahy vão direytos a passar por outro moutão, digo cada hum por seu, que estão cozidos na borda do cesto da gavia, hum por bombordo, e outro por estibordo e de ahy vão outra vez a passar por outros dous moutões, que estão fixos nos terços da verga da gavia, e dahy á passar por outros que estão fixos nos punhos da mesma vela da gavia; e passados vão outra vez á cima á fazer fixos os chicotes, cada hum em seu terço da verga da mesma gavia apartados dos moutões do terço, por onde estão passados, couza de hum palmo, para o laiz; e assim fixos selhe chamão chicotes, e arreygadas dos estingues da gavia: e as outras pontas, que ficão para baxo selhe chamão tiradores, porem á toda a corda se lhe chama estingue. A estes dous estingues selhe da volta, cada hum em sua malagueta, á borda da nao, no lugar, onde cahirem á prumo: e o mesmo, que dizemos destes estingues da gavia sem differença alguma se hade entender dos do velacho. Tem mais esta vela da gavia, outras duas cordas, mais grossas duas; ou tres vezes, que os estingues, em que agora falamos, as quaes estão fixas cada huma em seu punho da mesma vela; e, vindo de cima para baxo, passa cada huma dellas pelos gornes de dous moutoes grandes que estão fixos, cada hum delles nos layzes da verga grande, e dahi vem hum, e outro, cengindo a mesma verga grande, para dentro áthê junto o mastro grande, á passar cada hum por seu moutão, que estão no meyo da mesma verga, apartados hum do outro a grosura do mastro grande; ficando assim os moutões hum por bombordo, e outro por estibordo;

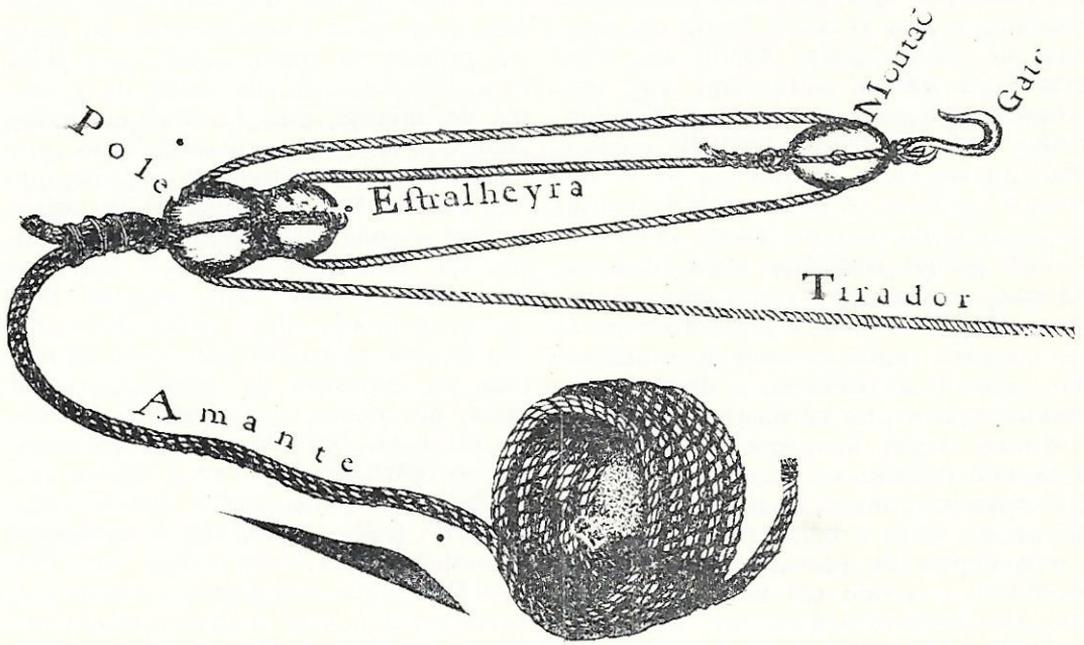
pellos quaes (como digo) passao as duas cordas, e vem á baxo áo pe do mastro grande, á passar por dous gornes de dous madeyros, que estão fixos na cuberta, á que se chamão escoteyros, e ahi mesmo dão volta: estas cordas são as proprias escotas da gavia: e as do velacho são passadas na mesma forma. Nos moutões das escotas da gavia, que digo, estão fixos layzes da verga grande, ha em cada hum outro gorne mais pequeno, que fica por encima do outro, e estes servem, de se passarem por elles os amantelhos da verga grande, os quaes vão a passar por cada huma das claras de bombordo e estibordo do cesto da gavia, cada huma por seu moutão, que estão nos lados de bombordo, e estibordo da pega do mastro grande, e vão passar da banda de ante avante de toda a ensarcia da gavia, hum, e outro, cada hum por seu gorne dos dictos mouytões, que estão nos layzes da verga grande, por onde estão passadas as escotas da gavia, e dahy tornão acima á fazer fixos na mesma pega do mastro grande, juncto dos dictos moutoes da pega, por onde estão passados, e se lhe da o nome á estes chicotes, assim fixos, de arreygadas dos amantelhos grandes; e as outras duas pontas, que ficão para baxo vem á dar volta as bordas da nao, bombordo, e estibordo, juncto dos ouvens da vante da ensarcia grande, e se chamão tiradores, e á toda a corda amantelhos da verga grande: o mesmo, que digo destas escotas da gavia, e amantelhos da verga grande, he propriamente das escotas do velacho, e amantelhos do traquete. Tem mais esta vela outras duas cordas na sua verga á que chamão amantelhos da gavia, os quaes (fallando de cima para baxo) tem as suas arreygadas fixas, huma por bombordo, e outra por estibordo, na pega do mastro da gavia; e dahy vay cada huma passar por seu moutão, que estão nos layzes da verga dicta pella facie de cima; e vão á cima outra vez, á passar cada hum por seu moutão, que estam, cada hum por seu lado, fixos por baxo da encapelladura da ensarcia da gavia, e vem á baxo, hum por bombordo, e outro por estibordo, á passar por dous furos, que estão no cesto da gavia, e vem á fazer fixos nos ouvens do meyo da ensarcia

grande, os quaes logo são conhecidos; por que a corda, que lhes sobeja á cada hum, se enrola no mesmo ouvem, juncto do lugar, a onde se faz fixo, que he a altura de home. Sobre estas duas cordas, chamadas amantelhos da gavia, descansa a verga, quando està arriada de todo, ficando suspendida da pega couza de dous palmos, pouco mais, ou menos, por cauza do engertario da mesma verga não chegar a pega; por se lhe não quebrarem as lebres: o mesmo, que dizemos destas duas cordas, hemos de entender dos amantelhos do velacho. Tem mais esta vela na sua verga outras duas cordas braços da gavia chamadas, as quaes são passadas (falando de cima para baxo) na forma seguinte: em primeyro lugar, tem a verga da gavia dous pedaços de corda de pouca mais grossura dos braços, em que falamos, e do comprimento de braça y meya, pouco mais ou menos, cada hum, e fixos nos layzes da mesma verga com huma das pontas; e na outra ponta, que lhes fica, tem fixo seu moutão: á estes cabos, assim fixos nesta forma, se lhe da o nome d' bracetotes; e os braços, de que vamos falando, se fazem fixos os seus chicotes em outro pedaço, de cabo, que està fixo com huma volta de fiel no mastro da mezena com duas arças, huma em cada ponta, por baxo da romã do dicto mastro; em cujas arças se fazem fixos, em cada huma seu: á este cabo, que digo estar fixo com huma volta de fiel no mastro da mezena, se lhe chama arreygadas dos braços da gavia; o qual depois de dada a dicta volta á roda do mastro lhe não fica mais comprimento nas suas pontas, que hum covado, pouco mais ou menos; e estes taes chicotes se fazem fixos nas dictas arças com huma volta de escota. Mais ábaxo das arreygadas, que tenho dicto, está outro pedaço de cabo semelhante fixo no mesmo mastro com outra volta de fiel, porem apartado este de aquel cabo pouco mais de hum palmo; e tem nas suas pontas fixos dous moutões hum em cada huma; e depois de feytos fixos os chicotes dos braços nas arças daquelle cabo, vão as outras pontas á passar cada huma pello seu moutão dos dictos bracetotes, e de ahi vem ábaxo, á passar cada huma por seu moutão dos, que di-

go, tem estas arreygadas do mastro da mezena; e vem ábaxo á borda da nao, hum de cada banda, sendo em nao grande, á passar cada hum por seu moutão, que para isso estão pregados pello banda de dentro, naquella mediania, que hà entre os ouvêns de rè da ensarcia grande, e os ouvêns de vante da ensarcia da mezena, pouco mais, ou menos; porque conforme á comodidade da nao, assí se lhe pregão estes moutões; da paragem, que digo, mais para re, ou para vante. A estes moutões se lhe chamam de retorno; e donde este moutão estiver, na borda para vante se costuma pregar hum cunho, apartado dele hum covado, ou menos de distancia; ê nestes cunhos, hum de cada banda, se dá volta á os dictos braços da gavia, depois de passarem pellos taes moutões: e sendo em navio pequeno, não são necessarios os taes moutões de retorno; mas somente os cunhos, e vem o braço de cima direyto á dar volta áo cunho. Nesta mesma forma, que digo dos braços da gavia e seus braçelotes, são feytos, e passados os braços do velacho: com a differença, que as suas arreygadas, e moutões de junto á ellas se fazem fixas no estày da gavia; e passados os braços pellos moutões dos braçelotes, é pellos moutões de junto as arreygadas, que estão no dicto estay, vem os seus tiradores direyos á baxo, á passar cada hum por seu moutão, que estão fixos no estày grande, e vem abaxo á cuberta á huns moutões semelhantes áos dos braços da gavia de retorno, e dahí á dar volta cada hum em seu cunho na cuberta, ou borda da nao, pella mesma hordem, que dice dos braços da gavia. Tem mais a verga da gavia outra corda preparada á feyção de hum amante pollè, daquelles, que estão em as ensarcias, grande, e do traquete; ao qual se lhe dà o nome de driça de gavia: e ainda, que bastaria, para conhecimento desta driça, as razões, que apontey, quando tratey da driça da gata; por serem semelhantes huma á outra, no modo, em que são passadas; contudo quero dizer alguma couza particularmente destas: o aparelho, que acima digo se chama amante polè, he na forma seguinte: tomasse hum cabo da grossura competente áo aparelho do navio, ou para melhor dizer da gros-

sura dos ouvens das ensarcias grandes, e de dous comprimentos do mastro grande da romão áthè agoa pella banda de fora; á elle selhe da o nome de amante, e se faz fixo em huma polè, que he hum moutão de dous gornes, hum adiante do outro; o gorne, que fica para a banda da ponta do amante tem a roda mais campeyra; e a outra, que fica mais adiante a tem menos; tomase logo outro moutão particular, para por elle, e pellos dous gornes da polè se passar hum cabo da metade da grossura do amante, pouco mais, ou menos, e fazendo o chicote do tal cabo fixo na cabeça do moutão, o outro chicote vay á passar primeyramente pello gorne menos campeyro da polè, e dahi vay á passar áo momoutão, (sic), em que digo tem o chicote fixo, pello seu gorne, e depois vay outra vez á passar áo gorne mais campeyro da dicta polè, e passado nesta forma, fica sendo huma estralheyra gornida; ou dandolhe outro nome fica sendo hum aparelho; e todo juncto se chama amante polè: na cabeça do moutão dicto, em que està fixo o chicote do cabo, que està gornido nelle, e na pollé, se lhe costuma sempre por hum gato, ou gancho de ferro. A forma que digo deste aparelho se ve na figura seguinte.

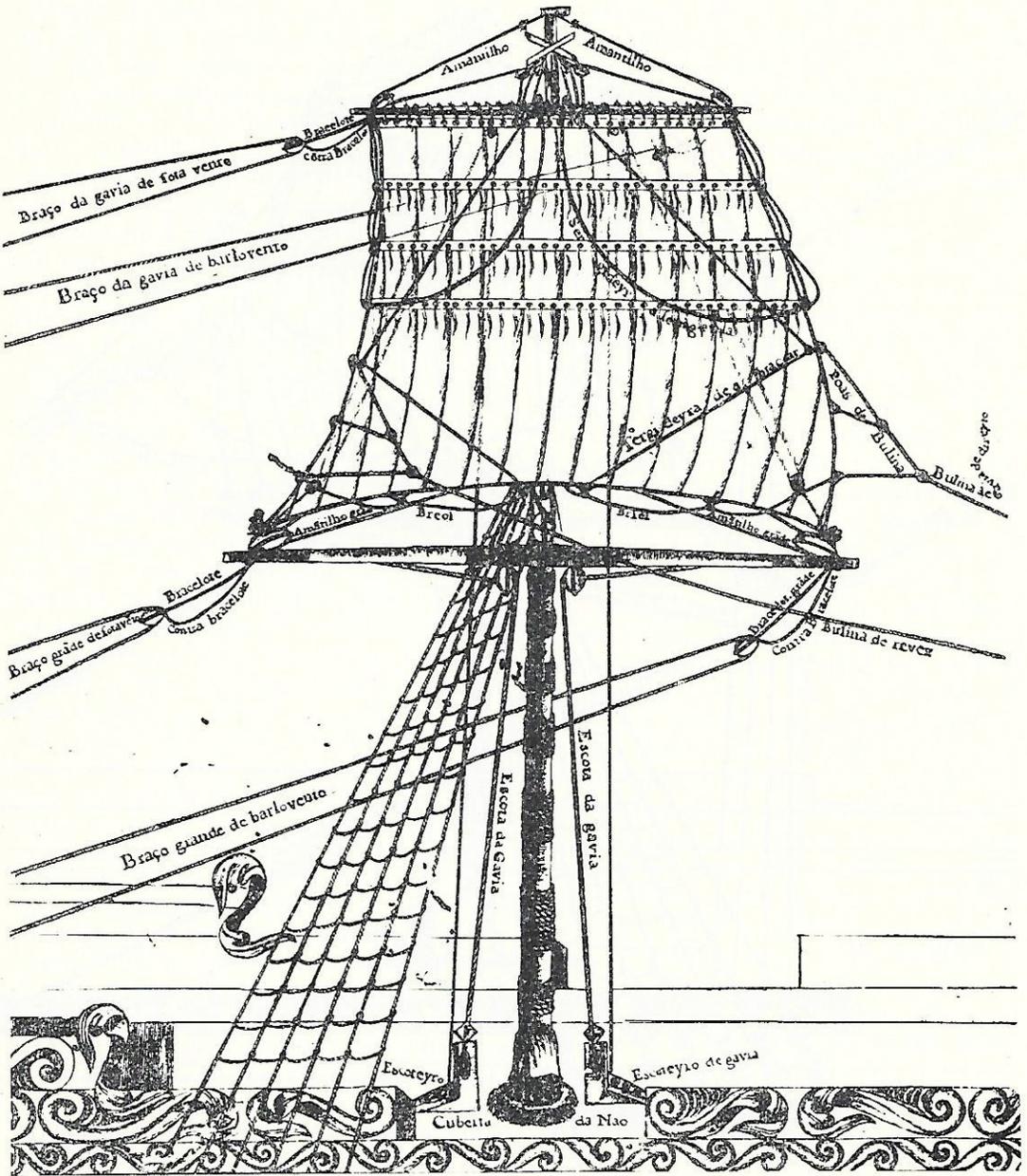
§. 187. — Na forma, que digo he feyto este amante polè, como na figura presente se ve, he feyta huma driça de gavia, ou de velacho, sem nenhuma differença; porque, áo que na figura presente chamamos amante, estando este aparelho servindo de driça de gavia lhe chamarêmos ostaga; e áo que chamamos estralheyra, lhe chamarêmos driça. Passase esta driça na forma seguinte. Na cabeça do mastareo da gavia està fixo humoutão, juncto da romão, por baxo de toda a encapelladura da dicta ensarcia da gavia, o mais chegando aos vaos que se pode por; e por elle se passa á ostaga, e dahy vem abaxo áo meyo da verga da gavia á passar por outro moutão, e vay outra vez á cima á fazer fixo no calgez do mesmo mastareo, por cima da encapelladura da ensarcia, ficando assim pendurada para baxo toda a estralheyra, á que neste lugar posta, damos o nome de



driça da gavia; e o moutão de gato, que fica para baxo, semete, ou engancha em hum arganeo, ou argola de ferro, que para isso està pregada na borda da nao pella parte de fora; e o tirador da mesma driça vem á passar por hūmoutam, que se chama de retorno, que està pregado pella banda de dentro da borda da nao, defronte do moutão de gato da mesma driça, que dicemos està pella parte de fora: a este tirador assim passado pello dicto moutão de retorno selhe da volta em hum cunho, que se prega na mesma borda da nao, o espaço de huma, ou duas braças para vante, de donde està o moutão de retorno; ou a distancia, que permite a comodidade da nao; e o resto da driça, que sôbeja para baxo, depois de agavia insada se costuma colher dentro de huma tina, que se poem junto do cunho, em que està dada volta á driça: desta sorte são as driças das gavias, e dos velachos de todos os navios, sendo dobradas, como temos dicto, porque em navios de pequeno porte, como são estes patachos, que navegam pella costa, por serem pequenos, ponselhes estas driças sengellas, que vem asser, passar a ostaga pello moutão dicto, da cabeça do mastareo, e dahi desce por elle abaxo a fazer o seu

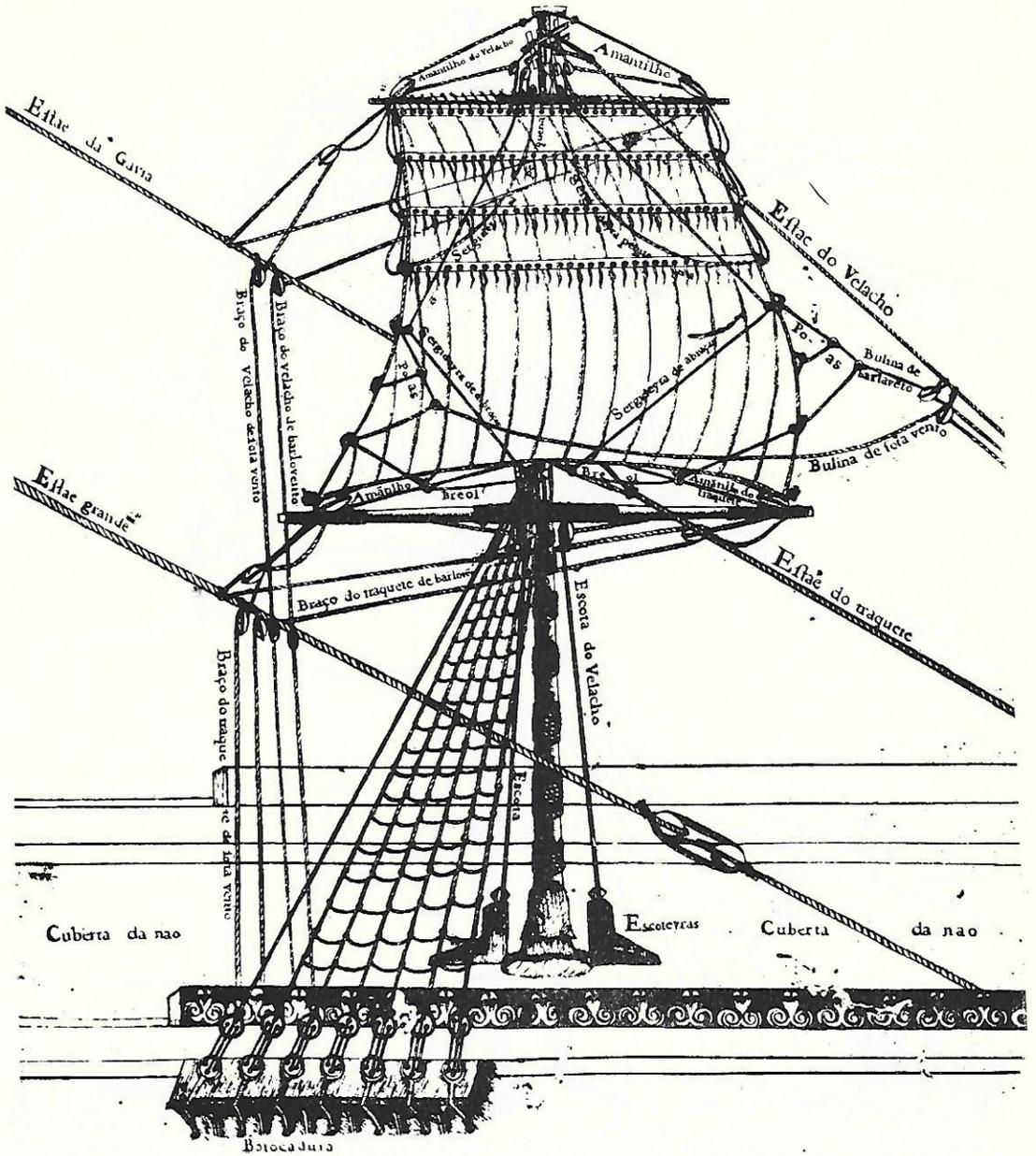
chicote fixo na verga, e fica sendo sengella a ostaga; porem a driça sempre he da mesma sorte: e a obra melhor, tanto para navios grandes, como para pequenos, he, ser a tal ostaga passada por outro moutão, que esteja fixo no meyo da verga, e dahi hir afazer o seu chicote fixo no calçez do mastareo, como primeyro dicemos. A figura desta vella gavia se verá na figura primeyra, que se segue, e a do velacho na segunda.

§. 188. — As driças dos joanetes são pella mesma forma da ostaga, e estralheyra, por em são sengellas em todos os navios na forma, que dicemos, na explicação da driça da gavia; porque as driças dos jonetes, tem o seu moutão cozido com hum arrabem na encapelladura da ensarcia da gavia, ou velacho, e desta sorte não vem a baxo, senão o seu tirador; e vem passado pella clara de ante arrê, de entre os vaos da gavia, ou velacho á dar volta ao pe do mastro na paragem, onde mais accomodar, e permitir a capacidade do navio grande ou pequeno, ficando a estralheyra, á que chamamos driça, com sua ostaga occupando somente, o intervallo, que vay da romam do mastareo do joanete, em cujo lugar tem o seu moutão por baxo de encapelladura da ensarcia, por onde



está passada a ostaga, áthè a encapelladura da ensarcia do mastareo da gavia, ou velacho, á onde tem feyto fixo o seu moutão, que houvera de ser de gato se viesse a baxo como vem os das driças das gavias: e desta sorte são passadas as dos joanetes, e gata de todos os navics; porem commumente, sendo em navios grandes, a driça da gata vem á baxo á bordo da nao, assim como dicemos das gavias: estas velas chamadas

joanetes são aparelhadas propriamente como a vela gata, no que toca áos amantilhos, e estingues; porque os amantilhos dos joanetes são fixos nas pernadas dos vaos da gavia, assi como os amantilhos da gata: os estingues dos joanetes tambem são passados da mesma forma dos da gata, e vem a dar volta em hum dos ouvens do meyo da ensarcia grande, junto áo ouvem em que está fixo o amantillo da gavia, porem os braços do



joanete grande vem á passar por seus tiradores por dous moutões, que estão fixos no calçez do mastareo da gata, pouco mais, ou menos, á baxo, ou acima; conforme a opinião de quem aparelha o navio; porem sempre vão á cabeça do dicto mastareo, e nesse lugar, pella parte decima dos moutões, se fazem fixas as arreygadas dos dictos braços, e vem os seus tiradores, pello meyo

do cesto da gata á baxo, á dar volta em qualquer dos dous ouvens de vante da ensarcia da mezena de huma, e outra banda; e sempre os braços dos joanetes vem á esta paragem, que digo. O modo de lhe dar volta he diferente de huns navios á outros, porque em huns se lhe da volta na borda da nao em huma malaqueta, ou cunho; e em outros selhe da volta em os mesmos ouvens dictos da

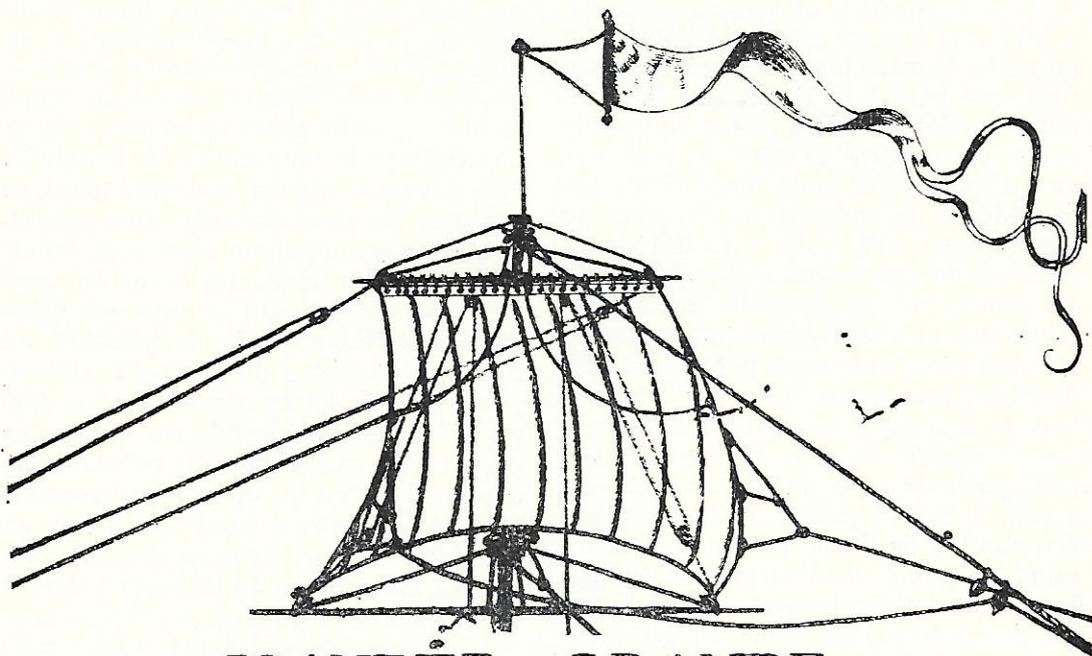
ensarcia da mezena. As bulinas do joanete grande vão á passar ambas, cada huma por seu çapatilho, que estão pouco mais, ou menos no meio do estay do dicto joanete; e vão á passar cada huma por seu moutão de dous, que estão fixos nos ouvens de rè da ensarcia do velacho, junto á encapelladura da mesma ensarcia; e dahi vem a baxo, passando por dentro do cesto do velacho, cada huma por seu furo, que para isso se faz por huma, e outra banda; ou pellas claras do mesmo cesto, e por entre os vaos de ante arrè vem á baxo á dar volta nos ultimos ouvens de rè da ensarcia do traquete ou nos copezes, que estão à rè de toda a ensarcia do mesmo traquete. Os braços do joanete de proa, sendo do mesmo feytio dos outros, em que temos falado, são passados, cada hum, por seu moutão de dous, que estão fixos no estay do joanete grande, e ahi junto dos mesmos moutões estão fixas as suas arreygadas pella parte de cima dos dictos moutões, e vem a baxo á passar, cada hum, por seu moutão de dous, que estão fixos no estay da gavia, bem direytamente, por baxo do estay do joanete; e vem á passar por outros dous moutões, que estão fixos no estay grande, e vem à dar volta nos ultimos ouvens de rè da ensarcia do traquete na borda da nao. As bulinas do joanete de proa vão á passar cada huma por seu çapatilho de dous, que estão fixos no meyo do estay do mesmo joanete de proa e dahi vão á ponta do gurupez á passar, cada huma, por seu moutão, que para isso ahi estão fixos; e vem por cima do mesmo gurupez á passar, cada huma, por seu çapatilho de dous, que estão fixos de hum, e outro lado da arça do estay do traquete, que está no mesmo gurupez, e vem a dar volta no perpao da proa. Advirto, que todos os braços das vergas, em que tenho falado, tem seus brancelotes, feytos na mesma forma, que tenho declarado dos brancelotes das gavias: e so ás vergas grande, do traquete, e das gavias selhe costuma por contra brancelotes; os quaes são outros pedaços de cabos; que estão fixos nos layzes das vergas, junctos com os mesmos brancelotes fixando as pontas nos seus moutões; ficando hum pouco mais brandos: e não tem outro prestimo mais do que se arrebenatar o brancelote,

por ser hum cabo so singello, ficar tendo mão o contrabracelote, emquanto se lhe acode a concertallo; e a principal couza, porque se poem os dictos contrabracelotes, ficando bastantemente mais brandos, que os brancelotes, he para a occazião de peleja; porque no cazo, que alguma bala corte o brancelote, fique tendo mão no braço o contrabracelote: e na mesma forma, em semelhantes ocaziões, se poem tambem contra estaes em todos os mastros; e se poem apartados o estay do contraestay hum palmo de distancia. Nos navios de guerra, por regra geral, se costuma por nos layzes das duas vergas, grande, e traquete, em cada hum delles, huma boça do feytio das boças do comvez, que servem para as amarras: estas são feytas de hum cabo da grossura, ou bitola das escotas da gavias; e servem para, quando huma nao se poe em forma de peleja, se prenderem á ellas as escotas das gavias; porque, no cazo, que alguma bala corte alguma das escotas, fique tendo mão a boçá no punho da vela, por se não empandeyrarem, que meterá mais animo ao inimigo; e depois de acabado o conflicto se tirarão com todo o cuydado as dictas boças; porque não succeda ficarem fixas no punho da vela, e com alguma presa quererse ferrar alguma das gavias e servir isso de impedimento; do que pode resultar mayor damno. Na mesma occazião de peleja costumase fazer huns chumaços feytos de cordas á feycao daqueles, que, os homes de ganhar, que andão apao e corda, trazem de baxo das tranças, á que se chama molheylhas; as quaes são feytas de propozito para servirem em cada hum dos mastros, e mastareos, conforme a sua grossura para poderem sengir todo o mastro em redondo: estas taes se fazem fixas por baxo de cada huma das vergas, grande, do traquete, e das gavias, juncto ao engertario do mastro, ou mastareo, para que na occazião de peleja, em cazo, que alguma bala corte a driça, ou ostaga de alguma das dictas vergas não venha a baxo mas antes se sustenha em aquelle lugar em quanto durar a occazião; e esta he so a serventia, que tem: e para melhor clareza do que temos explicado, vejase as estampas seguintes, que mos-

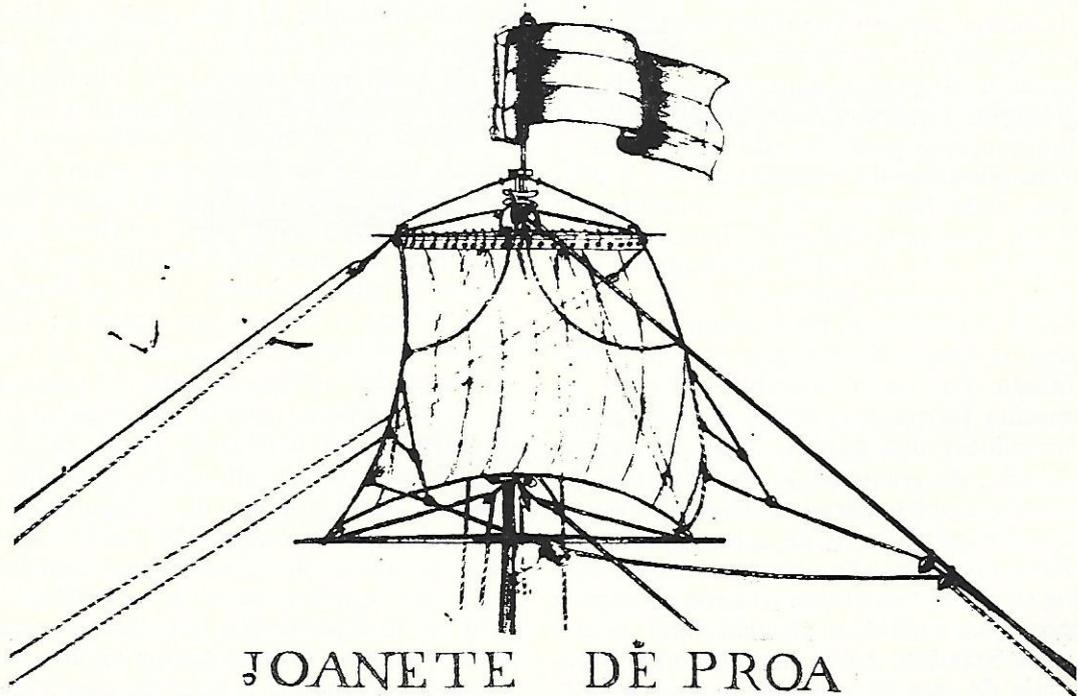
trarão a forma de cada hum dos joanetes.

§. 189. — Tornando á falar no que toca ao velame de huma nao, além das velas, de que temos tratado, ha outras de varios nomes e talhos; como são velas

de estae, cutellos, barredouras, e bujarrona, por outro nome, foco: as velas do estae são do proprio feytio da mezena; inçanse, e arrianse pellos estaes acima, e ábaxo; e conforme a grandeza, e fortaleza do estae, assí se faz a vela, gran-



JOANETE GRANDE



JOANETE DE PROA

de, ou pequena: a vela do estay grande he mayor, que a do estae da gavia, por ser aquelle mais forte, que este. Tambem se costumam por estas velas nos estaes dos joanetes, gata, e velacho, e no da mazena: estas velas tem sua driça fixa no estae, e escota, que vem á baxo á caçar ao convez. Para qualquer destas velas se inçar e preparar no seu estae, selhe poem nelle outra corda, pouco mais delgada, com huma ponta fixa na garganta do dicto estae; e pella parte de baxo vem a mesma corda cingindo o estae, áthè onde elle acaba, da parte de baxo: a garganta do estae que digo cima, he a sua arça, que està encapellada no mastro, ou mastareo, que cõmummente sempre he cumprida; e no lugar, onde a dicta arça acaba, que dalli para baxo vem o estae singello, he, que se faz fixa a corda, que vem cingido o dicto estae pella parte de baxo á fazer fixa no fim delle; esta serve, para por ella se inçar, e arriar a vela do estae, que alli se arma; e para se envergar, em lugar dos envergues, leva hum quantidade de cosoulos enfiados na tal corda; á estes taes se vay envergando a vela, conforme os ilhozes, que lhe tem feyto para a sua envergadura; de modo, que em lugar do envergue se amarrar na verga, como se amarram as outras velas, que não são de estae, se amarra cada hum em seu cosoulo; e envergada esta vela, quando se inça, assim como a vela se vay estendendo pello estae acima, assim vão correndo as taes prezilhas pella corda, por onde estão enfiadas: a ponta da vela, que fica para cima tem em si fixa a driça, por onde se inça; e junctamente a outra ponta da mesma driça, que vay enfiada pellos cosoulos, serve esta tal de carregadeyra, para á puchar para baxo: quando se quer ferrar, á ponta da vela, que fica para baxo se chamaa amura; esta depois de a vela inçada, se teza contra a driça, e se faz fixa no lugar mais accommodado, que parece á quem a prepara, e a dicta amura se amarra, por regra geral, para barlovento do estae, em que està envergada de sorte, que se for vela do estae grande, vay a sua amura á fazer fixa na borda da nao de barlovento; e se for vela do estae de gavia, vay a sua amura a fazer fixa ás arrey-

gadas da ensarcia de barlovento da mesma gavia; e se for vela do estae de joanete vay a sua amura a fazer fixa as arreygadas da ensarcia de barlovento do mesmo joanete: a mesma hordem se guarda com a vela do estay da mezena; porque a sua amura vay a fazer fixa a borda da nao de barlovento; ou se faz fixa no perpao da tolda, que està ao pe do mastro grande, e sempre para a parte de barlovento: porem os lugares não são certos; porque, conforme o vento, e capacidade do navio, grandeza, ou pequenez da vela, assim selhe busca o lugar, áonde se hade amurar, a respeyto de ficar bem mareada. A escota do estae da vella grande, caçada que seja, se faz fixa em huns dos arganeos da cuberta da parte de sotavento. A escota do estae da vela de mezena tambem se caça para a parte de sotavento, e se faz fixa no lugar mais accommodado, que parece á quem governa. A vela á que chamamos bujarrona, ou soco, não tem envergadura, e se inça solta; ficando a sua amura preza, na ponta do botaco do gurupez; e a sua driça vay a passar por hum moutão, que está fixo por baxo dos vaos do mastareo do velacho; e dáhi vay abaxo, passando pellas claras dos vaos do cesto da gavia do mesmo valacho, á fazer fixa ao pe do mastro do traquete; e a sua escota vay á passar por hum moutão, que está fixo no estae do traquete, e dahi a dar volta, ou á borda da nao, ou no perpao da proa: esta escota da bujarrona nem em todos os navios passa por moutão; (como digo) porque isso fica no arbitrio de quem governa. A escota da vela do estay da gavia vay a passar por hum moutão, que está fixo no estae grande, e vem abaxo a dar volta naquella direytura, donde passa o moutão, no lugar, donde parece mais accommodado. A escota da vela do estae do joanete grande vay á passar por hum moutão, que para isso se faz fixo no estae da gavia, e vem a passar por outro moutão, que está fixo no estae grande, direyto hum do outro, e vem á baxo á fazer fixa pello modo, que dicemos da vela do estae dagavia. A escota da vela do estae do velacho vem á fazer fixa á borda da nao da parte de sotavento. A escota da vela do estae da gata tambem vem direyta á

baxo á fazer fixa no lugar mais accomodado, na forma, que dicemos da vela do estay da mezena. As velas, chamadas cutellos, são de outro feytio diferente do das velas de estae; porque a sua parte de cima he envergada em hum pedaço de pao, á que lhe dão o nome de zaguncho, que se faz á feyção de cada huma dellas; e são a imitação das velas, que costumão trazer muytos dos batelões das fragatas de guerra olandezas, os quaes trazem hum so mastro; preparãose estas velas na forma seguinte: costumão por nas pontas, ou layzes das vergas, grande, e traquete, de huma, e outra banda, humas pequenas vergontas enfiadas por humas argolas de ferro, que estão fixas nas mesmas vergas, pellas quaes correm para fora, e para dentro as dictas vergontas, quando dellas se querem servir; á estas taes vergontas selhe da o nome de botalós dos cutellos; porque nellas se armão as taes velas; e quando se querem insar, se passa a sua driça por hum moutão, que està no lais da verga gavia, por baxo do moutão do amantilho, e se faz fixa no dicto pedaço de pao, ou zaguncho, em que està o cutello envergado: inçada esta vela se faz fixa no sua amura, na ponta do botalò; e para melhor se entender, a amura do dicto cutello he huma corda delgada, e comprida, que, fixa no punho da amura da mesma vela, passa por hum moutão, que està fixo na ponta do botalò; e vay o seu tirador á fazer fixo para rè à ensarcia grande, na parte, de donde melhor tirar, que isso fica no arbitrio de quem amarea: esta tal corda fica servindo de amura, e de retenida, para ajudar a vergonta, que com a força, que o vento der na vela, não quebre: inçada esta vela, e amurada, que fique o punho á beyxar com o moutão com a ponta do botalò, a sua escota se caça na mesma verga. Tem mais esta vela huma corda delgada feyta fixa na sua tralha, que fica virada para dentro; ou para melhor dizer na testa da mesma escota, em meya altura da vela, que lhe serve de bolina, a qual se ala, e faz fixa na ensarcia da gavia, se o cutello he da gavia; e se he do velacho se faz fixa na sua ensarcia; e fica servindo esta mesma bulina, para por ella se puchar a vela para dentro da ro-

da da gavia, quando se quizer ferrar: na forma, que temos dicto deste cutello sao na mesma os outros; porque as amuras dos cutellos são cabos compridos, que depois de puchados, o que baste para a vela estar amurada, se fazem fixos estendidos para a popa em forma de retenida tanto os da gavia, como os do velacho: sendo vento á popa, e sendo preciso largar estas velas, sò servem os cutellos da gavia de huma, e outra banda; e as duas barredouras da verga grande: os cutellos do velacho, e barredouras nesta occazião não servem, por ficarem ao embate das velas do mastro grande, e largas fazem perjuizo: quando o vento he da quadra de popa, servem os cutellos, e barredouras de barlovento dos mastros, grande, e traquete; e os de sotavento por nenhum cazo se larguem; e quando o vento abra mais pella banda, ja os cutellos, e barredouras não servem; porque, ainda que se queirão largar, não hão de armar bem, e he escuzado tomar esse trabalho; e assim, que so com vento á popa, e da quadra he que servem os dictos cutellos, e barredouras; guardando a ordem acima dicta. Sendo o vento da banda servem so as velas, grande, traquete, gavia, e joanetes, cevadeyra, mezena, gata e todas as velas de estae, com a bujarrona, e nenhuma mais vela das, em que temos falado. Advirto, que em alguma occazião, que se quizer velejar con todas as velas sendo o vento de banda com as bulinas largas, ou ainda com ellas aladas, indo largo do vento sendo fresco, commumente o mar se altera tanto quanto: se se velejar com joanetes largos, por serem velas muito altas, não correrá o navio tanto, como com elles ferrados, e a cauza he, que a força, que faz o vento, por ser fresco, nas pontas dos mastros, fazem espetar o navio muyto na agoa, e não despede tanto para diante; neste cazo, querendo, que o navio corra mais, devem ferrar os joanetes; por que com vento fresco, querem as envarcações as velas mais baxas para correrem melhor; e os joanetes, como são velas muyto altas, servem so para bonança. Os estrangeyros, principalmente Inglezes, e Olandezes, atendendo á isto nas suas embarcações de corço tirão a conta da guinda dos

mastros, e mastareos, e acrecentão as vergas, para que as velas sejam mais largas da conta, que pedir o navio, e mais baxa da conta da guinda; para que os seus navios, com qualquer vento lhe corraõ melhor com todas as velas; e quem não tem esta noticia, parece-lhe, que sempre servem todas as velas; e juncta-mente lhe parece, que quanto mais altos são os mastros mais corre o navio; e he pello contrario.

§ 190. — Já em outra parte temos fallado nos cutellos, e vellas de estae; agora diremos alguma couza sobre as velas barredouras; cujo nome se lhe dà, por serem velas, que quando se largam andão quazi arrastro pello mar: estas são quazi semelhantes, no seu talho aos cutellos; e somente se diferem em serem mais largas, e curtas, do que os ditos cutellos; inçanse nos layzes das vergas, grande e traquete, na mesma forma, que os cutellos nas vergas da gavia, e velacho; porque, nos layzes de todas estas vergas, tem pella facie de baxo hum moutão, que correspondẽ aos moutões dos amantinhos, que estão em todas as vergas nos layzes pella parte de cima; e os que dizemos, estão pella facie de baxo, não tem serventia, senão, quando se querem inçar nelles os cutellos, sendo nas gavias; e as barredouras na vergas, grande, e traquete: tambem servem, para nelles se insar alguma vandeira de sinal, para conhecimento do que o cabo, que for na tal nao, quer fazer, quando for em companhia de mais navios; e todo o mais tempo vão desocupados. Para se preparar huma barredoura, ou marear, se prepara primeyro o botalò, pondo-o direyto para fora, com huma ponta no costado, e a outra para fora; desorte que fique o tal botalo em linha recta, e paralelo com a verga grande; para o que se faz fixo o moutão de rabicho, e em falta delle, outro qualquer do terço da verga, grande, ou do traquete; em qualquer das que se quizer largar a tal barredoura; e nelle se passa hum cabo, cujo chicote vay a fazer fixo na vergonta, ou botalò couza de hum terço, pouco mais, ou menos, da ponta de fora para dentro ficando o tirador pendurado, para por elle se puchar: este tal cabo serve, para sustentar o botalò, quando estiver direyto

para fora; e com elle se tempera o por-se mais alto, ou mais baxo, para que, com os balanços da nao, não chegue á agoa: e posto o dicto botalò na altura, que parecer, se lhe tezaõ as suas retinidas, huma contra a outra; as quaes são duas cordas feytas fixas na ponta do botalò da parte de fora; huma dellas tira para a proa, dandoselhe volta (sendo barredoura grande) no terço do perpao, ou nesse lugar em alguma paragem, que se achar, he mais accommo- do, e a outra tira para a popa, e se lhe da volta na quella paragem da ensarcia da mezena, e se for mais a rè, melhor tira: e quando, pella parte de fora no costado da nao não aja parte, onde se lhe de volta, se mete a tal corda por huma das portinholas daquella banda, e selhe da volta da parte de dentro; e desta sorte, puchando huma retinada, e largando outra, se prepara o botalò de sorte, que fique paralelo com as vergas. Tem o botalò em si na ponta de fora hum moutão fixo, o qual nunca dalli se tira; e serve, para se passar por elle a amura da barredoura: cuja corda feyta fixa na vela, e passada pello tal moutão, se pucha por ella, áthè que chegue á beyjar o moutão; e selhe da volta na borda da nao, no lugar, que melhor parecer. A escota da tal barredoura selhe da volta no mesmo botalò; e depois de amurada, e caçada, se inça para cima á beyjar com o moutão da laiz da verga. Se a vela for curta, que não chegue á cima á beyjar, se inçará mais a vergonta, ou botalò, para que possa a vela chegar de todo á inçar; e se for comprida, se largará a corda, que substem o botalò, mais alguma couza para baxo; para que se possa estender melhor a dicta vela, e depois de preparada, se lhe tentea a sua bolina, que he huma cordinha, fixa no meyo da sua testa da parte de dentro, e selhe da volta no lugar mais accommodado: aquella palavra dizemos, tentiar, he puchar huma corda a porção, que baste, para ficar estendida somente; e não, que puche muyto por aquillo, em que estiver preza, como por exemplo, quando huma nao vay navegando com vento á huma larga, nesta ocazião não necessita, que lhe alem as bolinas; porem, por cauza de alguma guinada, que por descuydo de quem està ao leme,

a nao de, se mandão tentiar as bolinas; neste cazo, não se puchão as taes cordas de sorte, que ellas puchem pella vela; mas so athè que fiquem estendidas; para que, se alguma das velas quizer vir para re, a bolina a não deyxer vir: á este respeyto dizemos da bolina da barredoura, que se não pucha mais, que so para ter mão na vela: o mesmo, que temcs dicto desta barredoura, he das cutras, porque todas se armam da mesma forma. Estas velas de cutellos, e barredcuras se largam nas ocaziões seguintes: quando o vento for direyto de popa, se podem largar os cutellos, e barredouras por bom bordo, estibordo, nas vergas, grande, e gavia e não servem as que se largão no traquete, e velacho; por ficarem á sombra das velas do mastro grande: e quando o vento for pella quadra da popa, se largarão as taes velas em ambos os mastros, grande, e traquete; porem so por barlovento; porque as de sota vento não servem nesta occazião: e quando o vento for mais da banda, do que da dicta quadra, ja não podemos velernos dos cutellos, e barredouras; e neste cazo nos serviremos de todas as outras velas: e porque, na doctrina, que propuzemos, sobre a barredoura, e sua mareação, falamos em botalò, dandolhe o nome também de vergonta, se faz precizo explicarmos, que couza he botalò. Botalò da barredoura he hum pao comprido, que todos os navios de guerra, e coçarios trazem cingido pello costado, hum por bombordo, e outro por estibordo, com as pontas nos portalòs; e todo o mais comprimento estendido pello costado ádianta para a popa; as pontas, que estão nos portalòs, tem cada humã seu gancho de ferro,

que està metido em hum arganeo, que està pregado no lugar dos portalòs de huma, e outra banda; e sobre aquelle gancho, ou ganchos se movem estes botalòs andando para fora com suas pontas, que estão estendidas para ré, quando se querem marear as taes baredouras; á estes paos lhe dão os carpinteyros o nome de vergontas; por serem delgados, e muyto compridos: tem estes paos, chamados botalòs ou vergontas, nas suas pontas de re, que são as que ficão para fora, quando delles nos queremos servir, hum moutão fixo, que nunca dalli se tira; o qual he, por cnde, já dicemos, se passa a amura da barredoura. Para se saver se estes paos estão nos seus lugares de huma, e outra banda, vejasse, se as suas pontas, que estão fixas com os ganchos de ferro no costado, estão por linha direyta com o mastro grande; olhando de huma banda para a ponta de hum, fixa no costado, enfiando o pe do mastro grande com a ponta do da outra banda; e assim estarão no seu lugar, e se estiverem mais para vante, ou mais para re estarão fora delle. As vergontas, ou botalòs, que servem de armar as barredouras no mastro do traquete, se guarda a mesma regra, como a do mastro grande: estas taes não se costumão levar postas nos seus lugares, como vão as do mastro grande: á respeyto de ser o costado do portalò para vante muyto occupado, e principalmente das anchoras; e se costumão levar junctas com as vergas, e mastareos, que vão desobresalente; e so na occazião, em que se querem servir dellas, se põe no seu lugar; e passada a occazião, se tornão outra vez á tirar.

NOTAS

- (1) Ed. do Ministério da Marinha, 8 volumes, Lisboa, 1972-1973.
- (2) *O Comércio do Porto*, de 11 de setembro de 1973.
- (3) Cap. XIX, ed. A. Cortesão, L. de Albuquerque e Fernanda Aleixo, págs. 147-9, Lisboa. 1969.
- (4) *Idem*, págs. 158-160.
- (5) *Idem*, págs. 177-179.
- (6) *Idem*, págs. 161-167.

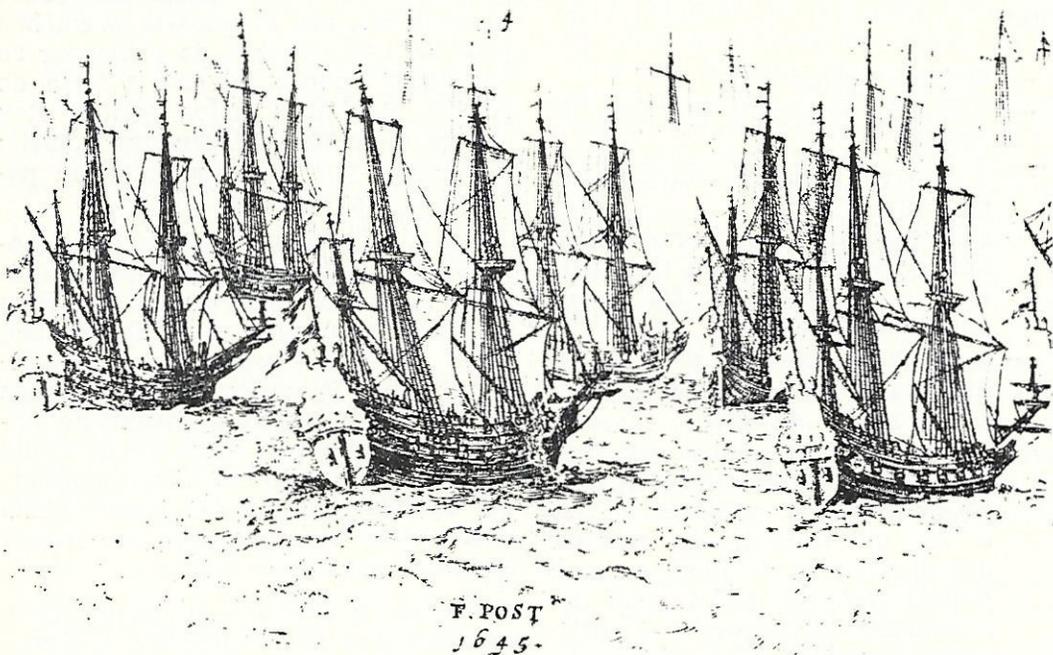


Fig. 1 — Pormenor da gravura de F. Post que representa a batalha de 17 de janeiro de 1640. Ao fundo, barcos latinos (Barleus).

OS CARAVELÕES BRASILEIROS

CARLOS FRANCISCO MOURA
Arquiteto

QUE ERA UM CARAVELÃO?

Que era um caravelão? Os livros especializados mais comuns não o definem exatamente. (1) E no entanto era um dos tipos de navio mais utilizados no litoral brasileiro, no início da colonização. (2)

Foi Henrique Lopes de Mendonça (1856-1931), fundador dos estudos de Arqueologia Naval em Portugal, o primeiro historiador que teve a atenção despertada para os caravelões. Até então supunha-se que o caravelão era

uma caravela grande. (3) Mas em sua famosa obra pioneira, *Estudos Sobre Navios Portugueses nos Séculos XV e XVI*, ele, ao tratar da caravela, prova, de passagem, que o caravelão era, ao contrário, uma caravela pequena: cita, para tanto, um documento datado de 1591, no qual vêm relacionadas, entre outros navios, duas caravelas de 160 toneladas e dois caravelões para recados de 40 a 50 toneladas. (4)

Outro dos poucos historiadores portugueses que estudaram o assunto, também de passagem, mas com maior de-

se involvimento, numa obra dedicada à caravela, foi Quirino da Fonseca. Traçando a *genealogia* do famoso barco dos descobrimentos portugueses, ele cita:

- O caravo primitivo;
- o caravo de grande porte ou de carga;
- a caravela primitiva ou pequeno caravo;
- a caravela dos descobrimentos ou latina (de um, dois ou três mastros, e em geral de 50 tonéis, aproximadamente);
- a caravela redonda, de armada, mexeriqueira ou de aviso (de 150 a 200 tonéis) e, afinal:
- “Simultaneamente com os dois tipos anteriores, o *caravelão*, que, ao contrário do parecer de Jal e do que consta da maioria dos dicionários, definindo-o como *grande caravela*, assim eram denominadas as pequenas e grosseiras caravelas, pois que o sufixo *ão*, embora aumentativo na forma, é diminutivo na acepção.” (5)

Quirino da Fonseca recolheu várias notícias históricas sobre caravelões. A mais antiga é de 1484, de um caravelão da Ilha de São Tomé que fazia transporte de escravos entre essa ilha e a Costa da Mina. (6)

Em 1499, foi um caravelão de pequeno porte que, em quatro dias, levou da Ilha Terceira a Lisboa a notícia da chegada ali de um dos navios da esquadra de Vasco da Gama, de volta da Índia.

Encontrou ainda referências ao emprego de barcos desse tipo no Oriente, em viagens de exploração e reconhecimento (em 1508, na esquadra enviada de Cananor a Diu e, em 1525, na Costa de Bintão), socorro a sitiados (segundo cerco de Diu, 1546), e em tráfico mercantil (Malaca, 1548).

Entretanto, maiores e mais temerárias viagens foram feitas em caravelões. Em 1505, o piloto Lopo Vaz de Vera foi enviado da Índia a Portugal em um caravelão, para entregar uma carta a D. Manuel, e João de Barros

registra com espanto a façanha: “foy hũa das cousas que te entã se vio da India por milagrossa, por ser tam pequena vassilha, que como por cousa maravilhosa, nos tempos se põem hũa pelle de Lagarto chea de palha por se ver quam grandes os cria a terra de Africa; assi diziã todos que el Rey ouuera de mandar dependurar aquelle carauelam, por memoria de quam pequena cousa viera da India.” (7)

Em 1517, o Governador da Índia, Lopo Soares, despachou Lopo Vaz de Vilalobos num caravelão pilotado por Pero de Vera, com cartas para D. Manuel; outro cronista, Gaspar Correia, registra o fato e o espanto pela pequenez do barco: “Fez grande espanto no reino ver tão pequeno barco vir da Índia; porque o caravelão era como uma barqua pescareza de Lisboa, somente tinha coberta em que guardava os mantimentos.” (8).

Não são conhecidas, até ao presente, as dimensões dos caravelões. O famoso *Livro Náutico*, de fins do século XVI, que dá as dimensões da caravela de 150 a 180 toneladas e da *caravela antiga meã*, não dá medidas de caravelões. (9) Transcreve apenas uma lista do *custo de um caravelão para recados de 40 até 50 tonéis*, através da qual ficamos sabendo que a tripulação do mesmo era de vinte e cinco homens: capitão, mestre, piloto, oito marinheiros, seis grumetes, dois bombardeiros e seis soldados. Fica-se também sabendo que era artilhado com dois falcões e quatro berços, e que levava mais dez arcabuzes aparelhados. (10) Das medidas, porém, nada menciona.

O velame dos caravelões era latino, como o das *caravelas de descobrimento*, e um texto espanhol de 1575 confirma:

“Y los navios latinos son aquellos que tienen una relinga sola y de palo; y quando van barloventeando, para hacer otra vuelta tienen necesidad de traer al pié del arbol el car y pasarlo por de dentro de la xarcia, como se hace en *todas las caravelas y caravelones*, bergantines y fragatas . . . y asi solo san buenos, como ellas andan, para los navegadores

portugueses y para las demas provincias que los usan é inventaron para sus propositos y usos de navegar, barloventeando con viento escaso para sus puntas y cabos.” (11)

Quirino da Fonseca presume que, em certos casos, caravelões de maior porte “tivessem velame redondo, pelo menos no mastro de proa, à semelhança das caravelas seiscentistas denominadas redondas (...) Isto se depreende também da especificada referênciã a um *caravelão latino*, que se encontra numa carta de Deniz Fernandes para El-Rei D. Manuel, datada de 1518”.¹²

Quanto ao número de mastros, podiam ter dois ou três, como informa o cronista Pe. Antônio Cordeiro no capítulo VIII do Livro VI da sua *História Insulana*:

“Ao pé desta fortaleza (de S. Sebastião, na cidade de Angra, nos Açores), espaço de hum tiro de bēsta, está hũ moderado valle, que chamão Porto de pipas, por alli desembarcarem os carveloēs, ou barcos de duas, & tres velas, que ordinariamente trazem, & levão pipas das outras Ilhas”, e repete no capítulo IV do Livro VII da mesma obra:

“Finalmente de todos seus frutos tem a Ilha de Saõ Jorge gasto certo, porque ainda que não seja muyto frequentada de navios, tem tantos barcos grandes, & de duas, ou tres velas, a que chamaõ Caraveloēs, que levando tudo à Terceyra, não só lhe vay desta, o dinheyro, mas tudo o mais necessario, & faz o officio de Quinta grande, & nobre da Real Cidade de Angra.” (13)

O número de velas equivalia ao de mastros, pois, sendo latinas, só podia haver uma por mastro.

Além das velas, os caravelões, tal como as caravelas de descobrimento, podiam ajudar-se de remos, como se pode ler na mesma *História Insulana*:

“aquelles barcos (que là chamaõ Caravelões) que não poderão ter menos de seis remos por banda”.

“As outras Ilhas porém só poderão fabricar os seus Caravelões, mas que não sejaõ de menos remos, armas &

gente do que se lhes assinou acima.” (14)

Os caravelões podiam ter castelo de popa. Quirino da Fonseca transcreve do *Livro da Fábrica das Naus*, do Pe. Fernando Oliveira, famoso teórico naval quinhentista, a seguinte passagem: “alguñs caravelões mays pequenos não tem necessidade d’estes castellos: podem se lhes o senhorio mandar por, serão segundo a descrição do mestre da obra”, e conclui: “esta observação nos autoriza a supor que, de ordinário, os caravelões não tinham castelos.” (15) Entretanto, o que o Pe. Fernando Oliveira diz é que *alguñs caravelões mays pequenos* não tinham necessidade de castelo, mas mesmo esses podiam tê-lo, se o proprietário assim determinasse, o que parece levar-nos a concluir que os caravelões maiores geralmente tinham castelo. (16)

Entenda-se o que se disse acima para os castelos de popa, porque castelos de proa os caravelões, como as caravelas e demais navios latinos, não podiam possuir, pois atrapalhavam a manobra das velas:

“Os navios latinos não acostumão alevantar estes castellos de proa, por rezão do caro, que ao mudar da vela passa pello lugar onde elles havião estar.” (17)

O mesmo Pe. Fernando Oliveira, noutra obra também famosa, a *Arte da Guerra no Mar* (Coimbra, 1555), lembra:

“Tambem pera a guerra tem (as caravelas) hum inconueniente, que por falta do castelo da proa, que nam tê, descobrem o conues e abrē a alcaçaua, e ficão desemparradas a quantas pedradas lhe quizerem tirar.” (18)

Até aqui vimos as informações contidas nos autores portugueses citados.

Pesquisando, entretanto, em crônicas do Brasil, encontramos informações de grande interesse para caracterização desse tipo de barco.

Frei Vicente do Salvador, em sua *História do Brasil* (c.1627), confirma a tonelagem citada nos documentos portugueses: os caravelões podiam ter até 50 toneladas:

“Está este rio (o S. Francisco) em altura de dez graus e uma quarta; na boca da barra tem duas léguas de largo; entra a maré por ele outras duas somente e daí pera cima é água doce, dende há tão grandes pescarias que em quatro dias carregam de peixe quantos caravelões lá vão e, si querem, navegam por ele até vinte léguas *ainda que sejam de cincoenta toneladas de porte.*” (19)

Noutra passagem compara caravelões a *zavras*:

“... até a entrada de Dezembro (1587) se puseram a pique todas tres náus mercantes, e dous bons caravelões ou *zavras*, de que eram capitães Pero de Albuquerque, Lopo Soares e Thomé da Rocha, Pedro Lopes Lobo, Capitão da ilha de Tamaracá, e Álvaro Velho Barreto.” (20)

Frei Vicente também faz referência ao emprego de remos nos caravelões:

“Logo naquella semana se aviou o ouvidor geral pera por mar ir á bahia da Traição dar nas naus francezas que la estavam e pera isto tinha mandado vir caravelões com que de noite, a remos, os determinava saltear, por já irem faltando as monções pera náus grandes irem de Pernambuco á Paraíba.” (21)

Gabriel Soares de Sousa, no seu *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, fornece outras informações de grande importância.

Os caravelões eram navios de uma só cobertura e de pequeno calado, pois podiam navegar até em 6 ou 7 palmos de água:

“Do Cabo das Correntes ao Cabo Aparcellado são oitenta e seis léguas, e corre-se a costa de ponta a ponta lesnordeste oessudoeste, o qual Cabo Aparcellado está em quarenta e um graus, cuja costa é cheia de baixos, e a partes os tem cinco e seis léguas ao mar; é toda de arêa, e a terra muito baixa, por onde se mettem alguns esteiros no salgado, onde se pode recolher *caravelões da costa que são navios de uma só cobertura que andam em seis e sete palmos de água.*” (22)

Em Gabriel Soares encontramos dados que poderão levar à solução do problema das medidas dos caravelões, as quais não vêm mencionadas em nenhuma das obras consultadas, nem no *Livro Náutico* nem no *Livro de Traças de Carpintaria*. (23)

Nele encontramos também duas interessantes referências às bombas de água utilizadas nesse tipo de embarcação. (24)

Finalizando, podemos, com os elementos pesquisados, apresentar a seguinte definição geral para *caravelão* — *pequena e tosca caravela, de uma só cobertura, de porte de 40 a 50 tonéis, de pequeno calado, que podia ter castelo de popa, armava dois ou três mastros de vela latina e podia ajudar-se de remos.*

OS CARAVELÕES BRASILEIROS

Desde o início da colonização até quase meados do século XVII, o caravelão foi o tipo de barco de uso mais geral no Brasil. Mais mesmo que em Portugal. A essa conclusão levou-nos a pesquisa realizada em cronistas e documentos antigos.

Gabriel Soares de Sousa menciona caravelões do extremo Norte ao extremo Sul do litoral brasileiro, e mesmo muito além do estuário do Rio da Prata: ao todo, mais de quatro dezenas de citações, a maioria no *Roteiro Geral da Costa Brasileira*, contido no início do seu *Tratado de 1587*. (25)

Além de *caravelões* simplesmente, ele menciona *caravelões do serviço dos engenhos, caravelões dos que navegam entre a terra e o arrecife, caravelões de resgate*, mas, em maior número, *caravelões da costa*.

A *Memória Sobre a Conquista do Maranhão* (1612-1616), a *Jornada dos Vasallos da Coroa de Portugal* (1625) e várias outras obras também se referem a *caravelões da costa*. A *Jornada do Maranhão* (1615) refere-se a *barcos* ou *caravelões da costa*:

“Tendo isto assentado, mandou que se embarcassem 2.200 alqueires de farinha da terra em cinco barcos, ou caravelões da costa com ferramen-

tas, e coisas necessárias (...).” (26).

Através de Frei Vicente do Salvador, que descreve o desastre do Cricaré com mais pormenores que Gabriel Soares, ficamos sabendo que os *navios da costa mareáveis* mencionados no *Tratado de 1587* eram *caravelões*. (27)

Em muitos outros textos antigos os *caravelões* podem vir designados com os nomes de *navios da costa*, ou *barcos da costa*.

Algumas obras referem-se a *navios latinos da costa* ou a *barcos latinos*, com o que os distinguem das caravelas, não só porque estas geralmente eram designadas pelo próprio nome, como porque elas eram de maior número, na época, redondas.

“Partimos a Vinte E hũ de aguosto de seis sentos E dezanoue q̃ foj a quinta feira deste porto do recife cõ dez Soldados por mandado do Snõr capitão mor joaõ pais bareto. Em hũ barco latino para hir a vegiar a jlha de fernaõ de loronha se Estauaõ la alguas nauës ou nauios de Enemigos.” (28)

Os *caravelões* apareciam também muitas vezes designados como *caravelas*, dadas as semelhanças que possuíam com as mesmas. Principalmente em textos de línguas estrangeiras que não possuíam palavra correspondente a *caravelão*. E até mesmo em espanhol, que possuía a palavra *carabelón*.

A própria tradução catelhana, feita no mesmo ano de 1587, do *Tratado* de Gabriel Soares substitui sistematicamente a palavra *caravelão* por *caravela*. Até mesmo o trecho de grande interesse para caracterizar os *caravelões*, já citado em português, vem assim redigido:

“donde pueden recogerse Caravelas de la Costa que son Embarcaciones de Vna sola Cubierta, y nadan en 6 y 7 palmos de agua.” (29)

Mais frequente (e mais coerente, aliás) era designá-los *caravelas pequenas*, *caravelas de pouco porte* etc.

O inglês Anthony Knivet, na última década do século XVI, diz que:

“Este rio (Goiana) tem duas braças de água à foz (...). Junto deste rio existem numerosos engenhos de açúcar, e de contínuo há neste curso d’água pequenas caravelas que pescam e carregam açúcar daqui para Pernambuco.” (30)

Pela pouca profundidade que menciona e pelos serviços que faziam, essas *pequenas caravelas* seriam na realidade *caravelões do serviço dos engenhos* no dizer de Gabriel Soares.

Knivet também se refere a *pequenas caravelas* no Rio de Janeiro:

“O Governador (Salvador Correia de Sá, o Velho), ao ter ciência do ocorrido (a fuga de André Towers para Pernambuco) enviou duas pequenas caravelas ao seu encalço para trazê-lo de volta; numa dessas embarcações viajava o seu filho Gonçalo Correia de Sá, o sobrinho do prelado e muitos outros moços fidalgos (...) repentinamente armou-se grande tempestade: a pequena caravela em que viajava o filho do Governador não pode enfrentar o mar e foi forçada a lançar-se para a costa, onde três de seus companheiros pereceram afogados.” (31)

O *Roteiro de Todos os Sinais na Costa do Brasil*, códice do século XVI, atribuído a Luís Teixeira, e recentemente publicado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Max Justo Guedes, também faz referências a *caravelões*:

“junto da Ylha de Ytaparica bem á terra como dous tres tiros de espingarda ha arrecifes em que rebenta o mar, e nadão Caraueloës sem perigo.” (32)

“Estes baixos dos abrolhos são muj suios e de m^{ta} pedra tem tres Canaes por dous passaçõ barcos e carauelloës que são os dous mais á terra mays yndo ao mar delles que he a leste aver vista da Ylha de Sãta barbora a qual está em 18. graos e meo.” (33)

Outra obra que contém indicações náuticas sobre o litoral brasileiro, o *Livro que dá Rezão do Estado do Brasil*, do século XVII, atribuído a Diogo de Campos Moreno, menciona *caravelões*

ao referir-se à Baía de Todos os Santos, ao Rio São Francisco e a Pernambuco.

“Todo o meneo destas gentes hé por agoa, & aqui nesta Bahia só há mais embarcações q̃ em toda costa, de barcos, & caravellões, & outros muitos de differentes modos para o carroto das canas, & lenhas.” (34)

“Todo este Rio (de S. Francisco) he nauegaue, & muy capás de grandes embarcações porem sua barra hé dal-faques, ou bancos de area, q̃ se mudão os mais dos annos fazendoa mais facil hũs que outros, sempre carauelões grandes entrão cõ toda a maré . . .” (35)

“O Porto, ou barra de são Miguel & da lagoa (na capitania de Pernambuco) são para carauelões sómente como se mostrão na carta atras fol. (em branco) no ponto C.” (36)

Antes mesmo da chegada do primeiro Governador Geral (1549), já se construíam caravelões no Brasil.

Francisco Pereira Coutinho, donatário da Bahia, utilizou barcos desse tipo para fugir ao cerco do gentio, como informa Gabriel Soares:

“E vendo este capitão sua gente, que já era mui pouca, tão determinada, ordenou de a por em salvo e passou-se por mar com ella em uns caravelões que tinha, para a capitania dos ilheus.” (37)

Diogo Álvares, o famoso *Caramuru*, que tinha acompanhado Pereira Coutinho, voltou a seguir num dos caravelões, para inteirar-se de como ficara a situação na Bahia, como informa Pero do Campo Tourinho em carta ao rei, escrita em Porto Seguro a 28/7/1546:

“Sou informado por um Diogo Alvares, o Gallego, lingua que lá era morador (que d’aqui foi em um caravelão á dita Bahia), que se fora d’ahi uma nao de França havia dois ou tres dias.” (38)

Os próprios índios solicitaram a volta de Pereira Coutinho, e ele

“embarcou-se logo com alguma gente em um caravelão que tinha, e outro em que vinha Diogo Alvares, de

alcunha o Caramuru, grande língua do gentio, e partiu-se para a Bahia, e querendo entrar pela barra dentro, lhe sobreveio muito vento tormentoso, que o lançou sobre os baixos da Ilha de Taparica, onde deu à costa; salvou-se a gente toda d’este naufrágio, mas não das mãos dos Tupinambás que viviam nesta ilha, os quais se ajuntaram, e à traição mataram Francisco Pereira e a gente do seu caravelão, do que escapou Diogo Alvares com os seus, com boa linguagem.” (39)

A 20 de dezembro de 1546, Duarte Coelho escrevia ao rei queixando-se de que moradores das capitancias do Sul, em caravelões, salteavam o litoral de Pernambuco e aprisionavam índios:

“vem saltear em minha costa e em toda parte onde podem porque este ano Senhor presente vieram de llaa de baixo aq̃ ter seis caravellões como que vinhão a ver e a tratar com minha jente”. (40)

Prometeram eles ajuda a Duarte Coelho nas explorações que projetava ao sertão; entretanto, assim que o apanharam descuidado, zarparam “e foram salteando por minha costa antes que eu pudesse acudir”. Duarte Coelho saiu-lhes ao encalço, mas só conseguiu apresar um dos caravelões.

Em decorrência dessa denúncia, o rei determinou providências para acabar com os assaltos aos indígenas. O Regimento do primeiro Governador Geral, Tomé de Sousa, datado de Almeirim a 17/12/ 1548 dizia expressamente:

“Item. Eu são (sic) enformado que nas ditas terras e povoações do brassill a allgũas pesoas que tem naujos e caravelões e amdão nellas de hũas Capitancias pera outras e que per todallas vias e maneiras que podem salteaõ e Roubaõ cs Jentios que estão de paz e enguanosamente os metem nos ditos naujos e os leuão a vender A seus Jmigos e a outras partes e que por Jso os ditos Jentios se aleuantão e fazem guerra aos Christãos. . .” (41),

e ordenava que dali em diante só podiam ser construídos navios e caravelões com

autorização do governador ou dos provedores das capitánias:

“Hey por bem que d’aqui em diante pessoa alguma não faça nas ditas terras do Brazil navio nem caravellão algum sem licença, a qual vos lhe dareis no logar onde fordes presente conforme o regimento dos provedores das ditas terras e Capitánias porque lhes mando que deem a dita licença onde não estiverdes”. (42)

O Regimento do Provedor-Mor da Fazenda Antônio Cardoso de Barros, que veio com o governador, reiterava a determinação: construção de navios e caravelões só com a licença de Tomé de Sousa, dele provedor-mor ou dos provedores das capitánias. Estabelecia ainda a quem podiam ser concedidas as licenças:

“Hei por bem que daqui em diante pessoa algũa não faça nas ditas terras do Brazil navio nem caravelão sem licença do dito Thomé de Souza, a qual lhe elle dará nos lugares onde for presente e naquelles em que o não fôr, dareis vós a dita licença, se ahi estiverdes, e não estando, a dará em vossa ausência o Provedor da dita Capitania donde o tal navio se houver de fazer, as quaes licenças darão a pessoas abastadas e seguras e que deem fiança porque se obriguem que quando houverem de ir tractar com o tal navio faça saber ao Provedor da dita Capitania donde partir e que cumprão inteiramente o que sobre isto hé conteudo no Regimento dos Provedores”. (43)

A 15/4/1549 (portanto a menos de 20 dias da chegada de Tomé de Sousa à Bahia), escrevia Duarte Coelho ao rei:

“Porque asi como os meus bragan-tins e os caravelões dos moradores andam a maior parte do ano por toda minha costa asi poderam andar os seus navios e eu os favorecerei e ajudarei”. (44)

Duarte Coelho também fez construir caravelões para resgate, como informa Frei Vicente do Salvador:

“Fez também caravelões e lanchas em que fossem resgatar com os da

costa com que tinham feito pazes, donde, a troco das mesmas ferramentas e de outras cousas de pouca valia, resgatarem muitos escravos e escravas, de que se serviam e casavam com outros livres, que os serviam & tão bem como os cativos”. (45)

Na grande expedição que ele fez ao Cabo empregou caravelões, como informa o mesmo cronista:

“E com este assento se aprestou logo outro exército, em que foi Philipe Cavalcanti, fidalgo florentino, capitão dos que foram por mar em barcos e caravelões, e Hyeronimo de Albuquerque dos que marcharam por terra, que Duarte Coelho como soldado quiz ir solto na companhia dos aventureiros”. (46)

Gabriel Soares em seu *Tratado* de 1587 informa que existiam na época, na Bahia, quarenta carpinteiros da ribeira, portugueses e mestiços, “os quaes se occupam em fazer navios que na terra fazem, caravellões, barcas de engenho e barcos de toda sorte”. (47)

Na trágica expedição ao Cricaré, durante a qual foi morto pelos indígenas Fernão de Sá, filho do terceiro governador geral, participaram os caravelões de Diogo Álvares e Gaspar Barbosa (1558):

“Chegaram todos a Porto-Seguro, onde lhes disseram que no rio chamado Cricaré estava o mais do gentio que fazia guerra a Vasco Fernandes, e que ahi deviam de o ir buscar, offerecendo-se pera ir com elles, como de feito foram, o capitão Diogo Alvares e Gaspar Barbosa em seus caravelões”. (48)

Nas duas expedições que a Rainha D. Catarina enviou contra os franceses do Rio de Janeiro, sob o comando do Governador Mem de Sá, foram empregados caravelões.

“E falecendo El-Rei neste conflicto, succedendo no Governo a Rainha D. Catharina, sua mulher, que está em gloria, sabendo da vontade de S. A. escreveu ao mesmo Mem de Sá, que com a brevidade possível fosse a este Rio e lançasse os fran-

cezes d'elle, ao que obedecendo o governador fez prestes a armada que do Reino para isso lhe fôra, de que ia por capitão mór Bartholomeu de Vasconcellos, á qual ajuntou outros navios de El-Rei que na Bahia havia, e dez ou doze caravelões". (49)

Dessa primeira expedição resultou a conquista do forte de Coligny (16/3/1560). Entretanto, a maioria dos franceses conseguiu fugir e internar-se nas florestas da região, e o governador teve que se retirar. Escreveu-lhe então a rainha, determinando que:

"fosse povoar este Rio, e o fortificasse edificando n'elle uma cidade que se chamasse de São Sebastião: e para que isto pudesse fazer com mais facilidade, lhe mandou uma armada de tres galeões, de que ia por capitão mór Christovão de Barros, com a qual, e com dois navios de El-Rei que andavam na costa, e outros seis caravelões, se partiu o governador da Bahia". (50)

Esta expedição chegou ao Rio de Janeiro a 18 de janeiro de 1567.

Num combate contra os franceses na Guanabara, o caravelão de Domingos Fernandes, dos Ilhéus, foi atacado a machadadas e posto ao fundo, informa outro cronista:

"Sahiram uma madrugada, e a náu franceza que haviam tomado diante de todas as outras, com um caravelão de Domingos Fernandes, dos Ilhéus. Acharam na barra muitas canoas de inimigos índios e francezes misturados, que, chegando ao caravelão, o furaram com machados e o meteram no fundo matando-lhe quatro homens e ferindo a Domingos Fernandes de seis frechadas, com que se foi a nado para a nau, á qual também chegaram e lhe fizeram um buraco". (51)

Em 1587, como informa Frei Vicente do Salvador, o Governador Geral Lourenço da Veiga despachou um caravelão para explorar o Rio São Francisco:

"Em era do Senhor de 1578, em que Lourenço da Veiga governava este estado, se ordenou em Pernambuco, uma entrada pera o sertão em que

foi por capitão Francisco Barbosa da Silva em um caravelão até ao rio de S. Francisco e, por ser a gente muita e não caber na embarcação, foram setenta homens por terra, levando por seu cabo a Diogo de Crasto, que falava bem a lingua da terra e havia já ido da Bahia a outras entradas.

Os índios que com elles estavam eram poucos e, dizendo-lhes Diogo de Crasto que os não buscavam sinão aos francezes, se foram sem fazer alguma resitência e os nossos seguiram seu caminho até o desembarcadouro do rio de S. Francisco, onde foi aportar o caravelão, com o seu capitão e os mais que levava". (52)

O *Summario das Armadas Que se Fizeram e Guerras que se deram na Conquista do Rio Parahyba* menciona o acesso de caravelões aos rios da região:

"Da parte do sul faz o rio um formoso canal, pelo qual, acima duas leguas, podem ir navios de cem toneis, e outras tres acima grandes caravelões, que é até onde chega a represa da maré" (...) (e) por ser rio morto, e pelo menos de inverno todo navegavel, e de verão mais de seis, sete leguas, com caravelões, que também entram nos rios que n'elle se mettem". (53)

Informa também que à expedição de Frutuoso Barbosa, vinda do Reino em 1582, juntaram-se caravelões de Itamaracá e de Pernambuco:

"e elle com a gente que trazia e outra muita da capitania, que por serviço d'el-rei se lhe ajuntou por mar, chegando à boca da barra do Parahyba com a armada que trouxe e alguns caravelões d'estas duas capitánias Tamarcá e Pernambuco entraram pelo rio acima por terem aviso, que sitiou oito náos francezas, que lá estavam surtas". (54)

Em 1587, segundo Frei Vicente do Salvador, cinco naus francesas chegaram à Baía da Traição, e contra elas foram armadas três naus mercantes e dois *bons caravelões ou zavras*:

"Recebido este requerimento, fez logo Martim Leitão ajuntar no Colle-

gio o Capitão de Pernambuco, camera, oficiais (...) E assim todos juntos lho pediram e requereram em nome de el-rei, e elle aceitou, ordenando logo que se aprestassem duas naus, que não estavam mais no porto, e alguns caravelões, em que fossem cento e cinquenta homens de peleja, fora os do mar, e alguma gente de cavalo por terra, que se ajuntariam com os que estavam na Parahiba pera que lhes dessem por terra e por mar uma boa guerra (...) até a entrada de Dezembro (de 1587) se puseram a pique todas tres naus mercantes, e dous bons caravelões ou zavras, de que eram capitães Pero de Albuquerque, Lopo Soares e Thomé da Rocha, Pero Lopes Lobo, capitão da ilha de Tamaracá, e Álvaro Velho Barreto”

“... e temendo o ouvidor geral a tardança, quiz mandar um caravelão com aviso à Parahiba, e eram tais os Nordestes que o levaram sem remédio além do cabo de Santo Agostinho à ilha de Santo Aleixo”. (55)

Em 1589/90 foi enviado um caravelão com quarenta homens em busca dos índios que fugiram às guerras de Sergipe:

“Outro foi Christovão da Rocha quando veio com quarenta homens em um caravelão, o qual com consentimento de Thomé da Rocha, capitão de Cirygippe, se concertou com Rodrigo Martins pera entrarem pelo sertão em busca deste gentio e do mais que achasse”. (56)

Na expedição de conquista do Rio Grande do Norte, organizada por determinação das ordens régias de 9 de novembro de 1596 e 15 de março de 1597, participaram cinco caravelões.

“uma armada de seis navios e cinco caravelões que o fossem esperar à Parahiba, em a qual ia por capitão-mor Francisco de Barros Rego” (57).

Os caravelões tiveram grande participação na movimentação de tropas e em operações de reconhecimento. Em 17 de dezembro de 1597, informa Frei Vicente do Salvador, o exército organizado começou a marchar das fronteiras da Paraíba.

“... o capitão Hyeronimo de Albuquerque que se embarcou em um caravelão e foi ter ao Rio Grande do Norte com seu capitão-mor Manoel de Mascaranhas”. (58)

“No dia seguinte pela manhã mandou Manoel de Mascaranhas dous caravelões descobrir o rio, o qual descoberto e seguro, entrou a armada à tarde guiada pelos marinheiros dos caravelões que o tinham sondado”. (59)

No início do século XVII, nas primeiras tentativas de povoamento do Ceará, foi num caravelão que Pero Coelho de Sousa regressou com mulher e filhos ao arraial onde em 1604 havia deixado Simão Nunes com quarenta e cinco soldados guarnecendo a foz do rio. (60)

A *Memória Sobre a Conquista do Maranhão* (1612-1616) atesta o importante papel que os caravelões desempenharam nessa expedição:

“E logo no maio seg^{te} de 613 mādou J^{mo} dalbuquerque En tres caraveloins da Costa E numero de soldados a descobrir o Rio Camucim que distaua do Seara (ultima pouoação de Portuguezes) ao norte oitêta legoas”. (61)

“... té partir a armada que sahio do Porto de Pernaõbucó sab^{do} vinte E tres de Agosto de seis centos E quatroze foi Entrar no Rio Grãde a tomar o Capitaõ mór Jr^{mo} dalbuquerque Cõ a chusma de Jndios das doctrinas dos P^{es}, do Rio grãde partio En quatro de 7^{brº} a saber a Carauella capitaina, o churriaõ almirãte, o pataxo de Gregorio fragoso, E sinco caraveloins da Costa”. (62)

“M^{el} de Sousa Requereo ao Capitaõ mor lhe desse hũ nauio in Solidum (...) e que de direito lhe cabia o carauellaõ Em que hia a fazêda Real de que Elle era prouedor: Este caravellaõ hia a cõta de fr^{co} mēdes Roma Almox^e da armada, E do Egenheiro fr^{co} de frias que lho tinha Etreque E Pernãbucó o g^{dor} Gpar de Sousa”. (63)

“... foi (D^õ seruido) que a armada desse a uella E doze dias do mes de outubro de mil seis centos e quator-

ze pellas sete oras da manhã precedêdo sempre o piloto Sebastião miz Cõ seu carauellão E leuãdo a noite seguinte farol como unico que tinha nauegado aquella Costa. nauegou a armada este dia E a noite seg^{te} cõ (.) o galeão E pellas sete da manhã se auistou (. . .) tiaõ miz cõ hũ Rio, o qual parecêdo lhe o pe-reá, mãdou por a armada á trinca por mais de tres oras nas quais cõ seo carauellaõ se foi para buscar o dito Rio”. (64)

“... nestes dias Ë hũa abajxamar na coroa grãde que descobre o meio da Bahia apareceraõ m^{tos} indios cõ bandr^o branca que Significaua pax; e como Albuquerque tanto a deseiaua mãdou seu filho Mathias dalbuquerque Ë hũ carauellaõ a saber o que os indios queriaõ, cõ ordẽ que não desembarcasse na coroa posto que m^{to} lho pedissẽ, os indios tanto que Mathias chegou lhe pediraõ cõ m^{tas} uozes desẽbarcasse p̄ tratarẽ de pazes, tudo isto figido, o que Ëtẽdẽdo Mathias Se quis retirar, E querẽdo o faser Se leuãtaraõ m^{tos} frãcezes de couas feitas na area E se mãdaraõ alguãs ballas de arcabuzes, mas foi Dẽ seruido que nenhuã fizesse dano ao nosso carauellaõ”. (65)

“... p̄que nos he necessario tornar a Pernaõbuco oude o g^{dor} Gpar de Sousa trataua de mãdar socorro de mantim^{tos} aos nossos Ë dous caraueloiins com crdẽ que fossẽ té cearã”. (66) “... qãdo p̄r fim de feu^{ro} ou principio de Março chegou o prjm^{ro} auizo, Estaua hũ dos caraueloiĩns despejado, E dahy se tornou a Pernaõbuco”. (67)

A *Jornada do Maranhão*, escrita pelo Capitão e Sargento-Mor do Estado do Brasil, Diogo de Campos Moreno, que tomou parte na expedição, também faz larga referência aos caravelões. (68) O mesmo faz Frei Vicente do Salvador no seu relato sobre a conquista do Maranhão. (69) Outro cronista do Maranhão, Berredo (século XVIII) assinala a participação de caravelões em acontecimentos ocorridos em 1603, 1614, 1615, 1623, 1624, 1626 e 1627. (70)

Um documento referente a despesas da Capitania de Pernambuco em 1616/1617, contido no *Livro Primeiro do Governo do Brasil* menciona o fretamento de caravelões:

“Trinta Mil reis que pagouo Ao M.^e Domingue Anes de frette do seu Carauellaõ per jr leuar As paguas Ao Rio grande 30V000”

“trinta E sinquo Mil reis que pagouo de frette Ao Carauellaõ de fran.^{co} Glz por jr ao Rio Grande en Seruiço de Sua Mg.^{de} 35V000”. (71)

Muito antes da conquista da costa Norte, Gabriel Soares noticia no *Traçado de 1587* que pelo *rio do Maranhão* entrou Bastião Marinho em um caravelão da costa:

“Por este rio entrou um Bastião Marinho, piloto da costa, com um caravelão e foi por elle acima algumas vinte léguas”. (72)

Os primeiros colonos do Rio Grande do Norte serviam-se de caravelões para proverem-se do necessário na Paraíba e em Pernambuco, informa Frei Vicente do Salvador:

“Nem obsta que não vão alli navios de Portugal (sinão é algum de arriba-da), pois basta que vão à Parahiba, donde dista somente vinte e cinco leguas, e de Pernambuco cincoenta, porque destas partes se provejam do que lhes é necessário, como fazem em seus caravelões”. (73)

Berredo informa que em 1627 partiu de S. Luís do Maranhão para Belém do Pará o Governador Francisco Coelho de Carvalho com uma frota da qual fazia parte um caravelão:

“E sendo-lhe preciso passar a visitar a Capitania do Pará na observancia das suas instruções, depois de encarregar a do Maranhão, a instancias do Senado da Camera, a seu filho Feliciano Coelho de Carvalho, que o acompanhou desde Portugal; saio da Cidade de S. Luiz em 15 de Abril a bordo de um patacho, seguido de uma caravela, e um caravelão”. (74)

A presença de caravelões no trecho de piores condições de navegabilidade do litoral brasileiro (a costa Norte) é

portanto atestada por vários cronistas. A dificuldade estava porém na *tornada* (viagem de volta no sentido de Oeste para leste), devido às correntes e ventos contrários. (75)

Foi grande a participação dos caravelões na luta contra os holandeses.

Quando eles conquistaram a Bahia em 1624, foi em dois caravelões que partiu o primeiro socorro enviado de Pernambuco, por Matias de Albuquerque, sob o comando de Francisco Nunes Marinho: trinta soldados e munições de fogo e de boca. (76)

O Pe. Bartolomeu Guerreiro dá notícia deles na sua *Jornada dos Vassallos da Coroa de Portugal*, que descreve a reconquista da Bahia em 1625:

“Com este socorro chegou Dō Francisco de Moura a Pernãbuco em cincoenta e dous dias de viagem, com gente saã, & as carauelas juntas como escreue a Sua Magestade de 16. de Nouembro. De Pernambuco partio em seis caraueloens da costa pera desembarcar na Torre de Garcia da Villa, onde chegou a saluamento com tudo”. (77)

“E porq̃ com a vnião de outras tres aldeas de Gentio, crecia o poder ao Olandez, cõ q̃ ja fazia saidas, & dano nos engenhos vizinhos, se resolueo (o Governador Matias de Albuquerque) em mandar a Francisco Coelho de Carualho, Governador do Maranhão: q̃ cõ singular vontade, & desejo do seruiço de sua Magestade, aceitou a jornada, & se partio logo por mar, em hũ carauelão, cõ parte da gente q̃ leusuou de Lisboa, & outra mais em tres carauelões, com 18 peças de artelharia, municões, & mantimentos, & artilheiros bastantes, quantos em tanta prẽssa, & lugares faltos das cousas se podião aprestar“. (78)

“Auia no Arrayal muytas municões; & muyta abundancia de mantimentos, que o Governador mandou de Pernambuco, em onze carauelões”. (79)

Berredo nos seus *Anais Históricos* refere que em 1626,

“Vitorioso Francisco Coelho, se recolheu ao Recife; e como ja via de sassombrado das armas Hollandezas o estado do Brasil, se dipoz logo para a viagem do Maranhão a que dando principio nos fins de julho, a bordo de um navio, que seguião quatro caravelões, governados pelo Provedor mór da Fazenda Real Jacomo Raimundo de Noronha, pelo Capitão mór do Grão Pará Manoel de Souza de Eça, pelo Capitão Francisco de Azevedo, goarnecidos todos de boa Infantaria, chegou felismente ao Seará”. (80)

Duarte de Albuquerque Coelho, nas suas *Memórias Diárias da Guerra do Brasil* (1630-1638), informa que, em dezembro de 1629, Matias de Albuquerque enviou contra o corsário holandês *Pé de Pau*, que desembarcara em Fernando de Noronha, sete caravelões armados:

“Com a notícia que o general tivera de que Pie de Palo estava nesta ilha, procurou o possível para expulsá-lo pela má vizinhança que nele contava. Aprestou sete caravelões com alguma gente, e por cabo dela nomeiou a Rui Calaza Borges, e em segundo lugar ao Capitão Pedro Teixeira Franco”. (81)

O mesmo autor informa que, em dezembro de 1631, o governador da Paraíba despachou uma companhia e munições em um caravelão de socorro:

“O de Paraíba, não se descuidando, resolveu logo enviar-lhe o socorro que pudesse, despachando por terra seu irmão Matias de Albuquerque Maranhão com três companhias e 200 índios, e o capitão João Vásques de Dueñas com a sua companhia, e alguma polvora e municões, mandou em um caravelão”. (81)

Muitos dos navios que nos relatos das ocorrências navais das invasões holandesas aparecem designados como *caravelas*, *caravelas pequenas*, *caravelas-barcas*, *barcas*, *navios latinos*, *navios latinos da costa*, *veleiros*, *embarcações menores* etc., seriam, com toda probabilidade, *caravelões*. Os holandeses não distinguiram rigorosamente os caravelões e não tinham termo especí-

**MEMORIAS DIARIAS
DE LA GVERRA DEL BRASIL,
POR DISCVRSO DE NVEVE
AÑOS, EMPEÇANDO DESDE EL
DE M. DC. KXX.**

· ESCRITAS

POR DVARTE DE ALBVRQVERQVE COELLO,
Marques de Baita, Conde, i Señor de Pernambuco, i de las
Villas de Olinda, San Francisco, Magdalena, Buen-Sucello,
Villahermosa, i Igaracù, Gentil-hombre de la Camara de
su Magestad, i de su Consejo de Estado, en el
de Portugal,

**A LA CATOLICA MAGESTAD DEL REY
DON FELIPE QVARTO.**



CON PRIVILEGIO:

En Madrid, por Diego Diaz de la Carrera, Impressor del Reyno, Año 1654.

Fig. 4

fico para designá-los. Na tradução dos textos holandeses para o Português é impossível precisar quais ou quantos dos barcos designados por esses termos gerais eram caravelões. É pena, pois justamente no período final do domínio holandês começam a ser mais raras as referências a caravelões nos documentos portugueses e brasileiros. (82)

O documento mais recente que encontramos com presumível notícia de caravelões (fala em *veleiros* e em *navios menores*) é holandês e de 1649. (83)

Na Batalha da Ponta das Pedras contra os holandeses (12/1/1640), além de galeões e naus participaram os seguintes navios menores: treze caravelas, seis patachos de S. Vicente, nove barcos latinos da costa e treze barcos sem cobertura. (84) Esses *barcos latinos da costa seriam* caravelões e, sendo assim, estão representados na cena da batalha incluída na gravura do mapa da parte boreal de Pernambuco e Itamaracá, do Atlas da obra de Barleus. (85)

Como referimos anteriormente, os caravelões brasileiros não se restringiram apenas ao nosso litoral: freqüentavam o Rio da Prata e o litoral argentino muito mais ao sul.

O *Roteiro Geral da Costa Brasileira*, contido no *Tratado Descritivo de 1587*, termina, com o capítulo LXXIV, "em que se declara a terra e costa da ponta do Rio da Prata da banda do Sul até além da baía de S. Matias". Nele são citados o Cabo das Correntes (Cabo Corrientes, ao sul de Mar del Plata), o Golfo de San Matias e o Cabo Aparce-lado, situado em 41°, onde a costa era cheia de baixos, e ali podiam recolher-se *caravelões da costa*. (86)

Aliás, o *Roteiro*, invocando a autoridade do grande astrônomo Pedro Nunes, afirma que a costa brasileira chegava ainda mais ao sul, até a Ponta do Marco, em 44°, em plena Patagônia:

"Da ponta da bahia de S. Mathias até a ponta de terra do Marco são trinta e oito leguas, cuja costa se corre norte sul, a qual é toda aparcellada, e antes de chegar a esta ponta do Marco está outra ilha. A terra aqui é

baixa e pouco proveitosa. N'esta ponta do Marco se acaba a demarcação da coroa de Portugal n'esta costa do Brasil, que está em quarenta e quatro grãos, pouco mais ou menos, segundo a opinião do Dr. Pedro Nunes, cosmographo d'El-Rei D. Sebastião, que está em glória, que n'esta arte foi em seu tempo o maior homem de Hespanha". (87)

O mesmo *Roteiro* revela que caravelões paulistas de S. Vicente iam a resgate até a embocadura do Prata:

"Esta costa desde o Rio dos Patos até a boca do Rio da Prata é povoada de Tapuias, gente domestica e bem acondicionada, que não come carne humana, nem faz mal á gente branca que os comunica, como são os moradores da capitania de São Vicente, que vão em caravelões resgatar por esta costa com este gentio alguns escravos, cera da terra, porcos, galinhas e outras cousas, com quem não tem nunca desavença". (88)

A obra *Diálogos das Grandezas do Brasil*, escrita em 1618, informa que era grande o comércio do Brasil com o Rio da Prata:

"Do Rio da Prata costumam a navegar muitos peruleiros em caravelas, e caravelas de pouco porte, onde trazem soma grande de patacas de quatro e de oito reais, e assim prata lavrada e por lavar, em pinhas e em postas, curo em pó e em grão, e outro lavrado em cadeias, os quais aportam com estas cousas no Rio de Janeiro, Bahia de Todos os Santos e Pernambuco, e comutam as tais cousas por fazendas das sortes que lhes são necessárias, deixando tôda a prata e ouro que trouxeram na terra, donde tornaram carregados das tais fazendas a fazer outra vez viagem para o Rio da Prata". (89)

Essas *caravelas de pouco porte* eram, evidentemente, *caravelões*. Os *peruleiros* eram brasileiros e portugueses que negociavam com a América Espanhola, principalmente com a prata do Peru (daí a origem do nome).

Esse comércio fazia-se com o Peru diretamente ou através do Rio da Pra-

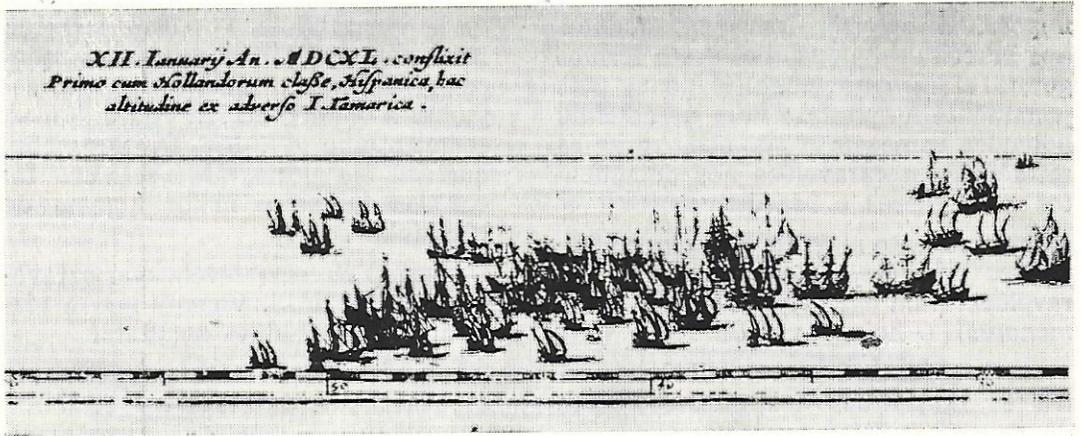


Fig. 5 — Batalha da Ponta das Pedras (12 de janeiro de 1645), da qual participaram nove barcos latinos da costa ou caravelões. Gravura do mapa *Praefecturae Pernambucae pars borealis, una cum Praefecture de Itamarica*, da obra *Rerum per octennium in Brasilia*, de Gaspar Barleus.

ta. Segundo Frei Vicente do Salvador, o comércio através do Prata começou no governo de Manuel Teles Barreto (1583-1587), “e dahi por diante não houve ano em que não fossem alguns navios de permissão real ou de arribada com fazendas, que lá muito estimam e cá o preço universal que por eles trazem”. (90)

Embora Portugal e Espanha estivessem sob o domínio de um mesmo rei, a legislação proibia o comércio entre os respectivos domínios ultramarinos. Entretanto, as autoridades locais eram complacentes na fiscalização, as do Brasil porque o País precisava de prata para dinamizar sua economia, e as do Prata porque a região precisava de artigos brasileiros. (91)

Segundo a Profª A. P. Canabrava, “no primeiro quartel do século XVII, graças ao extraordinário desenvolvimento do comércio de contrabando, os portugueses conseguiram estabelecer a preponderância comercial no Rio da Prata, que se transformou num verdadeiro rio português”. (92) Cita os portugueses Vicente Esteves, Jácome de Paiva e Pedro Dias, que foram pilotos do Prata (o último foi piloto-mor), aos quais

Jaime Cortesão acrescenta Rodrigo Álvares e Gonçalo da Costa. (93)

Jácome de Paiva foi o autor do roteiro de navegação do estuário do Prata. Além desse, há outros roteiros portugueses do Prata e também de toda a costa Argentina até ao Estreito de Magalhães. (94)

“Este fato mergulhava, aliás, velhas raízes no passado. Desde o começo da colonização do Prata pelos espanhóis até meados do século XVII, que a pilotagem do Prata era exercida pelos práticos portugueses, únicos que sabiam navegar em caravelas e caravelões, barcos os mais apropriados para penetrar e devassar o vastíssimo estuário, cuja navegação perigosos bancos de areia embaraçavam”. (95)

A Profª A. P. Canabrava alinha uma série de documentos espanhóis que reconhecem a supremacia luso-brasileira na navegação do Prata.

Em 5-4-1604, o Governador do Rio da Prata, Hernandarias de Saavedra, escrevia a seu rei comunicando a limitação da frota mercante do estuário para oito navios apenas, e explicava o emprego de navios da costa do Brasil

tripulados por portugueses porque “es fuerza valerse de la gente de mar portuguesa porque los desta tierra no entienden de navegación”. (96)

Em carta datada de 1618, escrita por João de Salazar ao rei, lê-se que:

“...por no aver navios pilotos ni gente de mar en el dicho Rio de la Plata se an navegado hasta aqui las dichas permisiones con navios y gente portuguesa (...) y siendo como agora es forzoço que para aver de gozar de esta nueva merced se ayan de levar los dichos dos navios de fuera (...) se comprasen en el brasil o lisboa de onde es fuerza llevar en ellos gente de mar portuguesa (...) siendo ellos los pilotos marineros y duenos de los dichos navios ser cierto aver de hacer arrivadas (...) sin que los vecinos del dicho rio de la plata lo puedan remediar ni estorbar con que totalmente vendran a perder sus haciendas”. (97)

A estes documentos podem acrescentar-se outros, como a carta de 25/4/1595, escrita de Buenos Aires, por D. Fernando de Zárate, e dirigida ao rei de Espanha:

“Cada año se va entendiendo mejor y facilitandose mas esta navegación del Rio de la Plata. An venido este año siete nabios del Brasil son todos muy pequeños a causa de los muchos baxios deste rio. An estado en costumbre de siete y ocho años a esta parte de traer esclavos y mercaderias del Brasil. Asi los que del Piru an querido yr a emplear como los portugueses y an pasado con hierro y esclavos a Potosi que las demas mercaderias las gastan en la gobernación de Tucuman — y asi mismo se les a permitido en corresponsion desto sacar el dinero de lo procedido delas para el Brasil”. (98)

O *Livro Primeiro do Governo do Brasil* contém um documento de 14/7/1617, do citado Governador Hernandarias de Saavedra, no qual se declara que os habitantes e as autoridades de Buenos Aires solicitavam autorização para “embarcar y nauegar los frutos de la dja Permiçión en los nauios de Portugueses Por no tener Nauios Proprios

los dhos Vecinos ni poderse obserbar las djas Ordenanças enquanto a esto ni auer maestros pilotos ni mariñeros naturales de la tierra”. (99)

O Brandônio dos *Diálogos das Grandezas*, ao descrever a Capitania do Rio de Janeiro, também dá notícia do comércio da mesma com o Prata e com Angola:

“tem uma cidade, posto que pequena, bem situada, a qual é de presente de grande comércio; porque vêm a ela muitas embarcações do Rio da Prata, que trazem riqueza muita em patacas, que comutam por fazenda, que ali compram; donde tornam a fazer viagem para o mesmo rio. Também neste Rio de Janeiro tomam porto as naus que navegam do Reino para Angola, onde carregam de farinha da terra, de que abunda toda esta capitania em grande quantidade e dali a levam para Angola, onde se vende por subido preço”. (100)

Segundo uma relação inglesa de 1589, todos os anos riquezas transportadas por terra do Peru para Buenos Aires eram embarcadas dali para a Bahia e para Angola em quatro ou cinco caravelas portuguesas:

“Enquanto os marinheiros estavam entregues à sua tarefa (na Ilha Grande), viram chegar uma pequena embarcação portuguesa, que buscava água para continuar a sua rota para o Rio da Prata. Abordaram-na logo e aprisionaram o patrão português. Cocke soube então que dentro de seis semanas deveriam passar por ali, duas pinaças lusitanas, vindas de Buenos Aires, e que todos os anos, partiam daquela cidade quatro ou cinco caravelas carregadas de riquezas, que eram transportadas por terra, do Peru a Buenos Aires, de onde eram enviadas para a Bahia, no Brasil, e para Angola, na Costa da África”. (101)

Assim, havendo esse comércio triangular entre o Brasil, o Prata e Angola, os caravelões brasileiros investiam muitas vezes o grande oceano, rumo à contracosta africana.

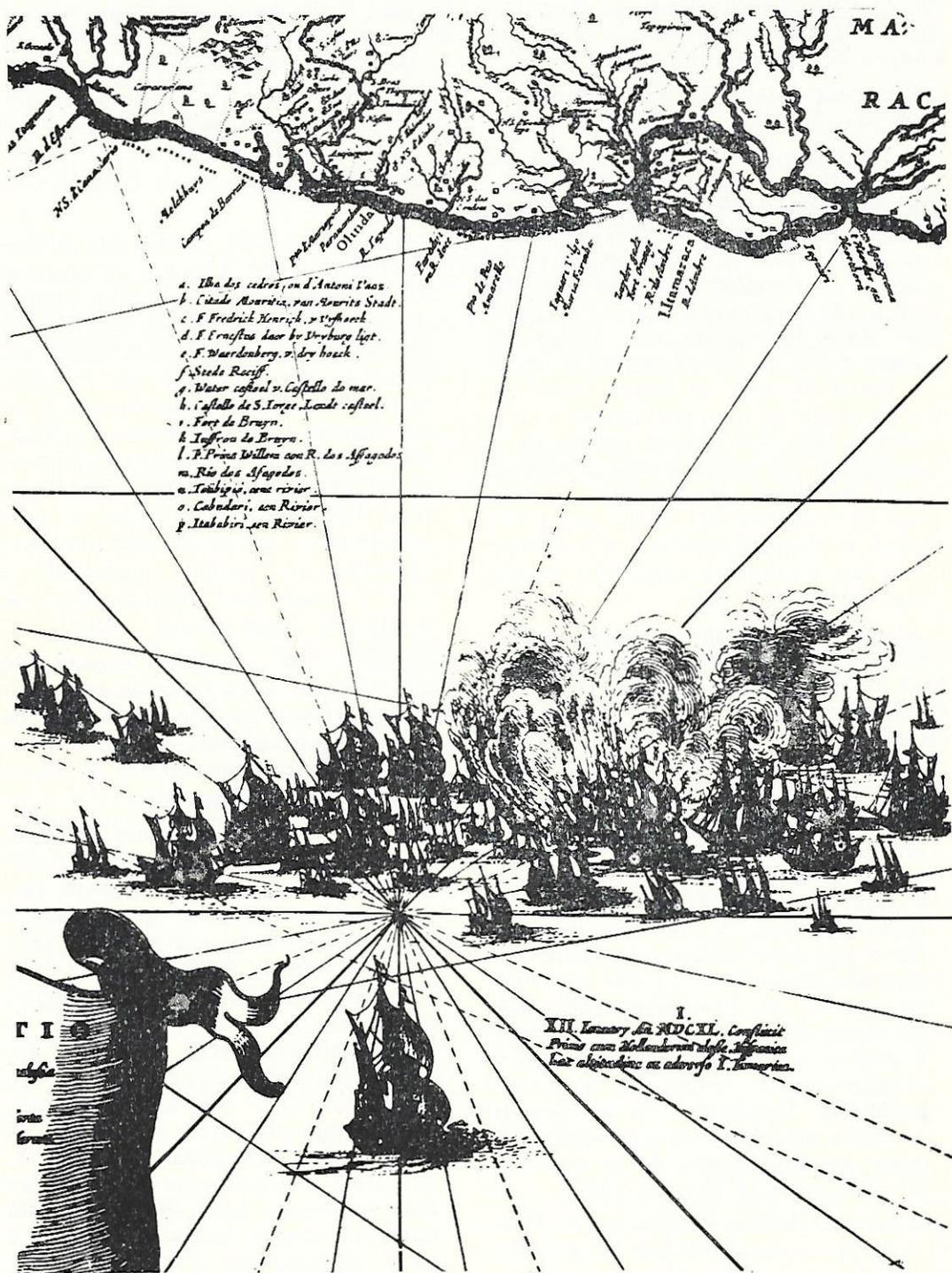


Fig. 6 — Outra representação da batalha de 12 de janeiro de 1640 (pormenor de mapa pertencente à Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores).

O cronista Diogo do Couto informa que, em 1600,

“aos vinte e cinco de Abril foi a não de Diogo de Sousa tomar a Ilha de Santa Helena, levando em sua companhia hum caravelão que encontrou em dezeseis grãos, que hia do rio da Prata para Angola”. (102)

Esse caravelão era *muito ligeiro*, como informa Couto ao descrever o encontro entre a nau de Diogo de Sousa e duas naus holandesas que a atacaram furiosamente naquela paragem:

“Vendo a gente da nossa não aquelle destroço, que em tão pouco tempo era feito, ficáram os mais delles tão atemorizados, que se puzeram pelo bordo, por onde o caravelão estava, para se lançarem a elle, e acolherem-se, por ser muito ligeiro”. (103)

QUANDO DESAPARECERAM OS CARAVELÕES BRASILEIROS?

Quirino da Fonseca referindo-se aos caravelões portugueses observa:

“A não ser pelo excepcional testemunho de Antonio Cordeiro, antes citado, que escrevia em princípios do século XVIII, julgaríamos que os caravelões tivessem desaparecido da marinha portuguesa, desde o começo do século XVII, primeiro que se deixassem de empregar as caravelas donde provinham, ou pelo menos, que desde então se fosse olvidando a existência dos já peregrinos e certamente raros caravelões”. (104)

Como vimos, entretanto, o emprego de caravelões no Brasil atingiu pelo menos a quarta década ou meados do século XVII. Além disso, o testemunho de Antônio Cordeiro não poderá ser considerado tão excepcional assim, pois a sua *História Insulana* contém várias outras referências não citadas por Quirino da Fonseca. Antes de transcrevê-las, queremos lembrar que desde fins do século XV, como referimos, é documentado o uso de caravelões nos Açores, e que o famoso cronista do século XVI, Gaspar Frutuoso, também os menciona:

“E desta igreja velha a menos de meia légua (...) está um porto de areia pequeno, onde varão batéis e alguns caravelões, que ali vão carregar gado e madeira, vinhos e trigo, que se dá nesta freguesia de Nossa Senhora da Piedade (na Ilha do Pico)”. (105)

Passemos agora às referências de Antônio Cordeiro:

Na Cidade de Angra, na Ilha Terceira havia

“hum largo, & alto caes de cantaria com varias escadas para o mar, & ferros a que se prendem os *caravelões*, que vão, & vem das outras Ilhas carregados, & da mesma sorte os barcos de pescar, & os barcos de descarga”. (106)

Falando da Ilha de São Jorge ele diz que

“De outros infortunios, & taõ graves, que houvesse nesta Ilha, não se sabe, nem que de inimigos fosse em algum tempo conquistada ou saqueada, ou entrada; & só de piratas Mouros se lhe tem cativado alguns seus Caravelões” (107), e que

“finalmente de todos seus frutos tem a Ilha de Saõ Jorge gasto certo, porque ainda que não seja muyto frequentada de navios, tem tantos barcos grandes, & de duas, ou tres velas, a que chamaõ Caravelões, que levando tudo à Terceyra, não só lhe vay desta o dinheyro, mas tudo o mais necessario, & faz o officio de Quinta grande, & nobre da Real Cidade de Angra”. (108)

Sobre as Ilhas do Corvo e das Flores diz:

“E daqui vem que quando destas duas Ilhas vay caravelão à Ilha Terceyra, & carregado de muytos panos, linhos, meyas, & muytas gallinhas e carneyros (...)”. (109)

Entre os barcos que tinham que ter despacho do provedor da fazenda para sair de Angra, figuravam caravelões:

“mas ao Provedor da Fazenda toca o despachar, & acodir a ella, sem o qual nada terá effeyto; pois nem ainda embarcaõ alguma para viagem,



Fig. 7 — Cena de batalha de 17 de janeiro de 1640, travada na altura da Baía Formosa, entre a armada luso-espanhola do Conde da Torre e a armada holandesa. À esquerda, aparecem navios latinos de duas velas (gravura do mapa *Praefecturae de Paraiba et Rio Grande*, da obra de Barleus).

nem caravelão para outra ilha pôde sahir do porto de Angra sem despacho do Provedor da Fazenda”. (110)

Cordeiro chega a sugerir que o Porto das Pipas, por ser abrigado do vento denominado *Carpinteiro*, sofresse obras, para as quais deveriam ser taxados os barcos que se recolhessem ao mesmo, entre eles, caravelões:

“o dito porto lhe poderá render muyto, se nelle puzerem tributo moderado a todo o navio, caravela, & caravelão, que se recolher ao dito Porto de Pipas”. (111)

A esse Porto das Pipas e aos caravelões ali construídos ele se refere com mais pormenores:

“Ao pé desta Fortaleza (de S. Sebastião, na cidade de Angra), espaço de hum tiro de bêsta, está hũ moderado valle, que chamão Porto de pipas, por alli desembarcarem os caravelões, ou barcos de duas, & tres velas, que ordinariamente trazem, & levão pipas das outras Ilhas, (...) & entam no mayor rocio interior do dito porto se poderião fabricar não só caravelões, & caravelas, mas tambem navios grandes, como ahi já fizerão os nobres Cidadãos, Joaõ de Betencor, & Nicolao Dias, & Joaõ Cordeyro, & outros muytos que no tal porto fizerão já não só caravelões, caravelas, & navios, mas também duas naos bem grandes”. (112)

Mas não se restringe o cronista apenas a descrever o grande uso que tinham então os caravelões. Num capítulo sobre a defesa naval do arquipélago, ele opina que a Ilha Terceira deveria ter três navios grandes de trinta peças; a de S. Miguel dois navios de vinte peças; a do Faial e a do Pico, juntas, outros dois; as outras ilhas menores, entretanto, deveriam construir seus caravelões:

“As outras ilhas porém só poderão fabricar os seus Caravelões, mas que não sejaõ de menos remos, armas, & gente do que se lhes assinou acima”, (113) isto é,

“não poderão ter menos de seis remos por banda, & vinte arcabuzeyros, fóra os remeyros, & marinheyros, como hũas meyas galês”, (114)

O fato de nas primeiras décadas do século XVIII ainda ser corrente o uso de caravelões nos Açores tem muito interesse para o estudo da história dos caravelões brasileiros.

Tanto os Açores como o Brasil, por serem, na época, sociedade isoladas, apresentavam características arcaizantes, o que explicaria a persistência dos caravelões, já em desuso em Portugal. Outros fatores de ordem geográfica e econômica apresentavam semelhanças entre as duas regiões: abundância de madeiras, escassez de recursos e de

mão-de-obra, necessidade de barcos de pequeno porte e ligeiros — para cursar ao longo da costa no Brasil — para ligar as ilhas entre si, nos Açores.

Há a acrescentar, também, as relações históricas: os Açores contribuíram com grandes contingentes de colonos para o povoamento do Brasil. Entre eles viriam, naturalmente, pilotos, mestres e construtores de caravelões. A *Jornada do Maranhão* (1615) refere-se a “Domingos Correa, natural da ilha da Graciosa, Mestre de hum caravelão da Jornada”. (115)

Na quarta década do século XVII, a Coroa proibiu a construção de caravelas, o que acarretaria, também, o desaparecimento dos caravelões. Sobreviveram por determinado tempo nos Açores e no Brasil, mas em cada região por motivos diferentes. Enquanto que o apresamento de caravelas do Brasil pelos holandeses foi um dos motivos que levaram a Metrópole a determinar

aquela proibição, legislação posterior permitiu a continuação de navios desse tipo nos Açores. Outro motivo da proibição foi a necessidade de mobilizar os arsenais para a construção de navios de grande porte. Entretanto, no Brasil havia resistência à implantação da grande construção naval e, por outro lado, nem sempre podiam ser cumpridas integralmente aqui as determinações legislativas portuguesas.

É provável, também, que, mesmo depois da citada proibição, os colonos açorianos, que estavam eximidos dela nas suas ilhas, tivessem provocado um novo incremento da construção de caravelões nas províncias onde se estabeleceram. (116)

Com suas tradições, eles trouxeram também técnicas, utensílios, instrumentos e engenhos arcaizantes, como os moinhos de vento e as azenhas, de uso incomum em quase todo o Brasil, e que eles introduziram, no século XVIII,



Fig. 8 — Barcos pequenos, de velame exclusivamente latino, na batalha de 12 de janeiro de 1640 (pormenor da gravura com o título *Prima praelium navale inter i. Itamaricam et Go'anam XII ianuar.*, de F. Post, que ilustra a obra citada de Barleus).

no Rio Grande do Sul. Poderiam estar no mesmo caso os caravelões. (117)

Dos Açores para o Brasil houve emigração espontânea desde o início da colonização. Mais importante porém foi a emigração de *casais* promovida pela Coroa, que enviou grandes levadas para diversas regiões. Em 1619 *casais açorianos* estabeleceram-se no Maranhão; em 1676, no Pará; em 1747/1748, em Santa Catarina e posteriormente no Rio Grande do Sul. Em 1813, ainda chegavam levadas de *casais açorianos* ao Rio de Janeiro.

A última referência a *caravelões* que encontramos no material pesquisado é de dezembro de 1631. Em 1640, na Batalha da Ponta das Pedras, tomaram parte, entre outros tipos de embarcação, nove *barcos latinos da costa*, que concluímos serem *caravelões*. (118) Um documento holandês de 1649 informa que o Brasil possuía na época, no Cabo de Santo Agostinho, dezesseis ou dezoito *veleiros*, na Bahia, cinco ou seis galeões reais, oito navios ingleses, um navio da Carreira da Índia, oito ou nove *navios menores* e, no Rio de Janeiro, cerca de trinta *veleiros*, na maioria *caravelas*, pertencentes à frota do açúcar. Parece-nos, também, que entre os *navios menores* e os *veleiros* (entre os quais o documento inclui *caravelas*), devia haver *caravelões*. (119)

Eis aqui o que conseguimos coligir. Certamente a pesquisa está longe de ser considerada completa. Principalmente na fase de desaparecimento dos *caravelões* e de sua construção remanescente, da qual apresentamos a hipótese da contribuição açoriana.

POR QUE CARAVELÕES NO BRASIL?

Quais as razões de se haver generalizado no Brasil o uso de *caravelões*, mais mesmo que em Portugal?

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Max Justo Guedes indica acertadamente: a adequação desse tipo de barco às condições de navegabilidade do litoral brasileiro e a escassez, na colônia, de carpinteiros especializados no fabrico de navios de grande porte.

A propósito da adequação, lembra o ilustre historiador naval que Lorde Cochrane, no século passado, recomendava navios compridos que, *por serem muito mais veleiros, seriam mais eficientes nos mares pacíficos* do Brasil que os de moderado comprimento, próprios para os mares tempestuosos da Inglaterra. (120)

Realmente, o *caravelão* era mais adaptado aos mares relativamente calmos do Brasil que aos de Portugal, onde, segundo um historiador náutico português, “a braveza do oceano impunha condições de segurança e não de ligeireza”. (121)

A historiadora Alice P. Canabrava observa que, graças à proximidade dos portos da costa brasileira, os portugueses empregavam no comércio de cabotagem pequenas embarcações aqui mesmo construídas, que depois foram empregadas no Rio da Prata. (122)

A favor de navios pequenos e veleiros para a costa brasileira podemos acrescentar um depoimento de grande interesse: o do Governador holandês Van Weerdenburch, contido numa carta escrita na Ilha de Martim Vaz, em Pernambuco, a 9 de novembro de 1631, e endereçada aos Estados Gerais; discorda ele da ordem de manter na costa brasileira os grandes navios holandeses, e afirma:

“o mais prudente em minha opinião seria retirar daqui os ditos navios, pois que esta costa e estes portos são mais fáceis de defender por meio de pequenos “yachts” e chalupas do que por meio de navios grandes, que só são úteis para fazer frente a uma armada. (123)

Para barlaventear ao longo da costa com ventos escassos dispunha o *caravelão* do mesmo velame que a *caravela* de descobrimento que, segundo um autor espanhol do século XVI, “fué y es la mejor invención que hasta estes nuestros tiempos se ha hallado”. (124) Para os *fragosos trabalhos de acostamento* era ainda melhor que ela, em virtude de sua rusticidade e menor calado.

Quanto à construção de *caravelões*, não há dúvida de que não apresentava

dificuldade para os carpinteiros da ribeira existentes na época no Brasil.

Até mesmo em condições mais difíceis de mão-de-obra e de meios, eram construídos caravelões. A famosa *História Trágico-Marítima* e outros relatos antigos registram a construção, em ilhas e costas desertas, de caravelões, por sobreviventes de naufrágios. (125)

Com referência a construções de grande porte, não se pode dizer o mesmo. Um documento sem data, sobre *la fabrica de los navios del Brasil*, contido no *Livro Primeiro do Governo de Brasil* (1607-1633), refere-se à construção de navios *aunque de menos porte* em várias capitanias, e afirma que:

“Maestros j oficiales es menester enbiar despanã porque aun que alla aj algunos no son de tanto porte que se les pueda fiar la fabrica de galeones”, (126) e que

“a todos estos parages sera menester inbiar Maestros j oficiales como he dicho principalm.^{te} al Rio Enero i al marañõn adonde no los aj. En las capitanias de la Bahia i Pernambuco se allaran algunos j para estas Bastara menos officiales con buenos Maestros”. (127)

Além dessas duas razões, outro fator que contribuiu para a generalização do uso de caravelões no Brasil nos primeiros tempos da colonização foi a resistência dos senhores de engenho às determinações da Coroa de desenvolver no País a indústria naval de grande porte.

A existência, no Brasil, de excelentes madeiras para a construção naval foi ressaltada por todos os cronistas.

Segundo Frei Vicente do Salvador,

“Ha no Brasil grandissimas matas de arvores agrestes, cedros, carvalhos, vinháticos, angelins e outras não conhecidas em Espanha, de madeiras fortissimas pera se poderem fazer dellas fortíssimos galeões e, o que mais é, que da casca de algumas se tira a estopa para se calafetarem e fazerem cordas pera enxarcias e amarras, do que tudo se aproveitam os que querem cá fazer navios, e se

podera aproveitar el-rei si cá os mandara fazer”. (128)

Na realidade, porém, o Rei D. João III procurou desenvolver a indústria naval no Brasil desde a criação do Governo Geral.

Pelo Regimento do primeiro provedor-mor da fazenda, datado de Almeirim a 17 de dezembro de 1548, el-rei, para aproveitar a *abastança de madeiras* que havia no Brasil, estendeu aos seus habitantes os incentivos e vantagens em vigor em Portugal para quem construísse naus de porte superior a 130 tonéis:

“E porque será meu serviço e proveito dos meus Reinos pela abastança de madeiras que há nas ditas terras do Brasil fazerem-se lá náos, hei por bem que as pessoas que na dita terra do Brasil as fizerem de cento e trinta tonéis, ou dahi pera cima haja a mercê e gozem das liberdades de que gozão por bem do Regimento da minha fazenda os que fazem náos da dita grandura nestes Reynos, a qual mercê haverá nas minhas rendas das ditas terras do Brasil”. (129)

Tanto este Regimento como o do primeiro Governador, Tomé de Sousa, de mesma data, continham também outras determinações de incentivo à construção naval.

E a Coroa não ficou apenas nessas determinações; enviou técnicos que deram início à famosa Ribeira das Naus de Salvador:

“Porque será de meu serviço haver na dita Bahia, alguns navios de remos para serviço da terra e defesa do mar hei por bem e vos mando que com a maior brevidade e diligência que poderes ordeneis com que se fação os que vos parecerem necessarios do tamanho e feição que virdes que convem, e para a obra delles levareis officiais e dos meus armazens as munições necessarias. E como os ditos navios forem feitos os mandareis armar e aparelhar para servirem onde cumprir”. (130)

E, efetivamente, vieram com Tomé de Sousa “os carpinteiros da Ribeira comandados por mestre Nicolau, espé-

cie de construtor náutico, tão necessário para a querena e a reparação dos barcos, Amador Pinto, André Afonso, Matias Gonçalves, João Jorge, Pero Gonçalves do Tojal, mestre Gaspar Pires, João Rodrigues, de Ponte de Lima; o mestre dos calafates Fernão d'Álvares; serralheiros (...) carpinteiros civis, o ferreiro Antônio Fernandes". (131)

Segundo o *Tratado Descritivo* de 1587 à Bahia não faltavam, "para se poder fazer grandes armadas com que se possa defender e ofender", "tantas e tão maravilhosas e formosas madeiras para fazerem muitas nãos, galeões e galés", para o fabrico dos quais poderiam trabalhar pelo menos quatrocentos serradores escravos, duzentos escravos carpinteiros de machado, e mais de quarenta carpinteiros da ribeira, portugueses e mestiços. Entretanto isto tudo "convindo ao serviço de S. Majestade", isto é, só se houvesse sérias razões de Estado. Dedicava ainda Gabriel Soares vários outros capítulos à construção naval no Brasil; entretanto, faz apenas a apologia das potencialidades regionais nesse setor, e não reivindica nada. Explica-se: o cronista era senhor de engenho. (132)

Nos *Diálogos das Grandezas do Brasil* (1618), depois de um dos interlocutores, Brandônio, elogiar a riqueza do Brasil em madeiras, o outro, Alvião, observa:

"Não sei eu em que parte do mundo se poderão achar tantas e tão boas madeiras, como são as que tendes referido; e maravilho-me como Sua Magestade se não aproveita delas para fábrica de nãos e galeões, os quais podéra lavar a estas partes". (133)

Retrucou então Brandônio que estando em 1607, em Portugal, em conversa com o conde meirinho-mor, vedor da fazenda do rei, perguntado se se podiam fabricar navios de grande porte no Brasil, respondeu ele, Brandônio, que não era possível, porque os engenhos já haviam consumido as madeiras que existiam próximo do mar, e tornava-se muito caro trazê-las de onde então se encontravam, para a borda d'água. Acrescentou ainda ser difícil

manter nos trabalhos de construção dos navios os carpinteiros, pois logo haveriam de internar-se pelo País, e seria difícil encontrá-los.

Brandônio acrescenta a seguir que posteriormente havia mudado de opinião: podiam construir-se navios no Brasil, desde que fosse no Maranhão e no Pará, isto é, longe da região açucareira. (134)

É evidente que, com essa opinião, o autor dos *Diálogos* (personificado em Brandônio), está defendendo os interesses dos senhores de engenho. E ele próprio o era, segundo os historiadores, que o identificam com Antônio Fernandes Brandão, dono de engenho na Paraíba.

Em carta de 2 de julho de 1685, em resposta à Carta Régia pela qual era consultado sobre a conveniência de se fabricarem galeões na Bahia, o Senado da Câmara de Salvador opinou contra, alegando que a capitania possuía mais de 2 000 lavradores de cana e lenha, mais de 100 engenhos à beira-mar que dispunham de 2 000 carros e 300 embarcações necessárias ao transporte, e que esses veículos tinham que ser reparados ou novamente fabricados todo ano com sicupira; sendo assim, acrescentavam os oficiais, os recursos florestais não podiam ser devastados ainda mais pelos estaleiros, pois a indústria de açúcar era de maior importância. Concluía os oficiais da Câmara de Salvador opinando que a construção de galeões podia ser feita nas capitâncias vizinhas, como Ilhéus e Porto Seguro, onde não havia engenhos. (135)

As variedades de sucupira e a massaranduba eram das madeiras mais empregadas nos mecanismos e construções dos engenhos, segundo se depreende da leitura da obra do cronista Antonil. Tanto estas como outras variedades de grande uso para o mesmo fim eram justamente as que mais interessavam à construção naval. (136)

A monocultura açucareira promoveu a devastação das florestas nas regiões onde se instalou. Inicialmente era a derubada em grandes áreas para dar lugar aos canaviais. Depois vinha o consumo

de imensa quantidade de lenha nas fornalhas. (137) Consumia ainda grande quantidade de madeira na construção e reparos dos mecanismos das moendas, dos vários edifícios do engenho, das caixas de açúcar, dos carros de bois, das canoas e dos barcos. (138)

Na Capitania da Bahia a devastação era tão grande que a Coroa, em 1694, expediu ordem obrigando o plantio de árvores nas regiões onde se fizessem derrubadas.

Como, para comodidade de transporte, os engenhos estabeleceram-se preferentemente à beira-mar (engenhos de beira-mar), e só depois de cansadas essas terras foram-se expandindo para o interior, procurando sempre as margens dos rios navegáveis (engenhos de mato-dentro), a devastação foi caminhando do litoral para o interior. Isso encarecia o preço das madeiras colocadas à borda d'água, em virtude do alto custo e dificuldade de transporte.

Em carta datada de 1º de outubro de 1618, o Pe. Fernão Cardim afirma ser mais conveniente construir galeões *no Porto ou em Biscaia ou na Alemanha*, porque "o galião que lá custa, v.g. vinte mil cruzados, custará cá (no Brasil) sobre quarenta mil, e dá vantagem". Comentando esta carta, Serafim Leite observa que o que encarecia a construção era o transporte das madeiras das florestas para o cais, o elevado custo da mão-de-obra e a dificuldade de obter cordame. (139)

Entretanto, o problema do transporte da madeira não chegava a ser proibitivo. O *Livro que Dá Rezão do Estado do Brasil* informa que em Sergipe havia "muitas madeiras de importância, para embarcações, & edifícios, as quaes cõ muita facilidade se podem trazer a bahia para fabrica de galeões". (140)

E até mesmo para muito mais longe — para Lisboa — eram exportadas madeiras para a construção de naus e de galeões. (141)

Portanto, não era só a necessidade de madeira-de-lei que opunha os senhores de engenho à instalação da construção naval de grande porte no Brasil: também a carência de carpinteiros.

A mão-de-obra existente na Bahia, na época de Gabriel Soares (200 escravos carpinteiros de machado e 40 carpinteiros da ribeira, portugueses e mestiços), parece bastante grande, mas não era. Todos se ocupavam *em fazer navios que na terra fazem, caravelões, barcas de engenho e barcos de toda sorte*. Diz o cronista, como já referimos, que se fosse necessário ao serviço do rei, esses carpinteiros e mais 400 serradores escravos podiam ser empregados na construção de naus, galeões e galés, isto é, seriam retirados dos serviços dos engenhos e de construção de barcos da costa. (142)

Quando o *Brandônio dos Diálogos das Grandezas*, senhor de engenho, como já vimos, diz que seria difícil manter nos estaleiros os carpinteiros que seriam enviados da Europa para a construção naval, na realidade ele talvez temesse o contrário: que os que então trabalhavam nos engenhos fossem procurar emprego na ribeira, agravando a escassez de mão-de-obra e aumentando-lhe o custo.

Que os carpinteiros então existentes na Bahia não tinham mãos a medir com a construção e reparo de embarcações, provam-no os cronistas, que não deixam de mencionar o intenso tráfego e a grande quantidade de barcos no Recôncavo. (143)

Segundo o *Livro Que Dá Rezão do Estado do Brasil*,

"Todo o meneo destas gentes hé por agoa, & nesta Bahia só há mais embarcações q' em toda a Costa, de barcos, Carauellões, & outros muitos de diferentes modos para a carreto das canas, & lenhas". (144)

Apesar de ser a sede do Governo do Brasil, e de ser o Recôncavo "o mais pouoado sitio de toda costa", "tem esta Bahia pouca gente de caualo por quanto como fica dito tudo se anda por agoa", e na cidade e seu termo só se podiam juntar cinquenta de cavallo com suas armas. (145)

A carência de carpinteiros fazia com que fossem dos artífices mais bem pagos nos engenhos:

“Ao carapina da moenda, se dão cinco tostões cada dia a seco e, se lhes derem de comer, dá-se-lhe um cruzado e ainda mais nestes anos em que todos os preços subiram. Quase o mesmo se dá aos carpinteiros de obra branca”. (146)

Comentando este trecho de Antonil, a historiadora A. P. Canabrava observa: “A casa da moenda descrita em *Cultura e Opulência* representa um estágio especial da história das técnicas: a da predominância da madeira como material de construção das máquinas simples ...” “por esse motivo, o carpinteiro, ou melhor, o carapina da moenda, indispensável durante toda a safra, deveria ser assalariado altamente qualificado. Aliás, sua remuneração elevada, de \$ 500 por dia de trabalho (cerca de 60\$000 por safra), equivalente à de um feitor-mor de engenho, é expressiva da importância que as condições da época lhe conferiam”. (147)

Entretanto, os carpinteiros de barcos e os calafates ganhavam ainda mais:

“Aos carapinas de barco e aos calafates se dão a seco sete tostões e meio e seis tostões ou duas patacas, se lhes derem de comer”. (148)

O cronista informa também o preço das embarcações:

“Um barco, velejado para carregar lenha e caixas custa quinhentos mil-réis; um barco para conduzir cana, trezentos mil-réis; e uma rodeira, quatrocentos mil-réis. As canoas vendem-se conforme a sua grandeza e a qualidade do pau. Por isso, sendo as de que comumente se usam nos engenhos, umas pequenas e outras maiores, maior também será o preço delas, a saber, de vinte, trinta, quarenta ou cinquenta mil-réis”. (149)

Na época em que estiveram no Brasil, os invasores holandeses depararam-se com o mesmo quadro: abundância de boas madeiras e escassez de mão-de-obra, como informa Adriaen van der Dussen em relatório datado de 1639.

“O Brasil tem ainda todo o necessário à carpintaria: as matas são ri-

cas de várias espécies de madeiras, próprias e duráveis tanto para a construção de casas como de navios, só faltando cordoalha, alcatrão, breu, mas sobretudo mão-de-obra”. (150)

Resumindo, os senhores rurais brasileiros se opuseram à construção naval de grande porte porque necessitavam de madeiras-de-lei e de carpinteiros para a construção dos mecanismos e edifícios dos engenhos e dos meios de transporte de canas e caixas de açúcar: carros de bois e embarcações. Entre estas, os *caravelões do serviço dos engenhos e os caravelões da costa*, que, por esse motivo, tiveram sua construção incrementada, em detrimento da de navios de maior porte.

As regiões açucareiras, as mais povoadas e de maior desenvolvimento econômico, eram onde poderia instalar-se a grande indústria naval. E era justamente nelas que se encontrava a maior resistência.

Levando em conta a importância que o açúcar representou na formação do Brasil, pode-se avaliar a oposição exercida pelos senhores de engenho. A indústria açucareira — como foi estudado por Gilberto Freyre e outros autores — expulsou a criação de gado das regiões onde se estabeleceu, causou o desmatamento das mesmas, abafou o desenvolvimento de outras indústrias e da lavoura de mantimentos. Tudo isso por suas características de monocultura. Acrescente-se a este rol, o caso da construção naval.

Apesar de tudo, porém, a Coroa conseguiu promover o desenvolvimento da indústria naval de grande porte no Brasil, a partir da segunda metade do século XVII. (151) O Brasil construiu grandes navios que serviram na Europa e no Oriente. Muitos deles tornaram-se famosos, como o *Galeão Padre Eterno, a maior maravilha que o mar viu*, e a *Nau Serpente*. (152)

Este estudo sobre os *caravelões brasileiros*, até por ser o primeiro escrito sobre o assunto, está longe de ser considerado completo, como referimos. Entretanto serve para tirar do esquecimento esse valioso meio de transporte

e comunicação e de afirmação de soberania na fase heróica do início da formação territorial do Brasil. Apenas com os galeões e naus do Reino seria impossível defender dos piratas e invaso-

res estrangeiros o extenso e despovoado litoral brasileiro.

Os rústicos e veleiros *caravelões da costa* desempenharam um importante papel histórico.

NOTAS

- 1 — O excelente *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, dos Comtes. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes (Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963), não registra o vocábulo, apesar de ter um interessante verbete sobre a caravela. Outra obra conceituada, o *Dicionário Ilustrado de Marinha*, de Antônio Marques Esparteiro (Livraria Clássica Editora, Lisboa, s/d), registra sucintamente: “*Caravelão* — caravela pequena e grosseira”. O caravelão também não é registrado na obra *A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460* (Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa, 1963), da Prof^a Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, que pesquisou documentação portuguesa até a época do Infante D. Henrique.
- 2 — V. do autor, o artigo *Navios em Águas Brasileiras no Século XVI*, publicado na *Revista Navigator*, nº 6, dezembro 1972.
- 3 — Em Espanha também havia esse equívoco, e pode-se dizer que, em parte, ele ainda perdura, pois a moderna *Enciclopedia del Mar* registra “*Carabelón* — Arq. nav. Carabela grande”.
- 4 — Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Lopes de Mendonça, *Estudos Sobre Navios Portugueses nos Séculos XV e XVI*, Coleção Documentos, n. 5, Edição do Ministério da Marinha, Lisboa (1971). A primeira edição deste trabalho saiu em Lisboa em 1892, em publicação comemorativa ao Centenário de Colombo. A citação é da p. 63 da edição do Ministério da Marinha.
- 5 — Henrique Quirino da Fonseca, *A Caravela Portuguesa*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1934, p. 63/64.
- 6 — Observamos que o caravelão não é registrado na pesquisa em terminologia naval anterior a 1460, citada na nota 1. Q. Fonseca, referindo-se à documentação mais antiga (1484), observa: “Devemos concluir, portanto, que o tipo arquitetônico do caravelão foi criado já numa fase avançada da utilização e do engrandecimento da caravela” (o. c. p. 52).
- 7 — João de Barros, *Década III*, Livro I, cap. VI., p. 64, Lisboa 1777. Esta citação foi feita parcialmente por Quirino da Fonseca. Interessante é a referência do cronista à sugestão de pendurar o caravelão numa igreja, como faziam na época com os crocodilos empalhados da África. O cronista Pe. Francisco Soares nas suas *Coisas Notáveis do Brasil* (século XVI) informa que na igreja de Santo Antão, em Lisboa, havia em exposição uma pele de cobra de 40 palmos de comprimento, enviada do Brasil.
- 8 — Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Tomo II, p. 503, Lisboa, 1861, citado por Quirino da Fonseca. Sobre estas viagens de caravelões, v. também Frazão de Vasconcelos *Pilotos das Navegações Portuguesas dos Séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1942, p. 52.
- 9 — O *Livro das Traças de Carpintaria*, de 1616, de autoria de Manuel Fernandes (manuscrito da Biblioteca da Ajuda), dá as medidas das caravelas de 11 e de 12 rumos, mas nada informa sobre caravelões.
- 10 — É a seguinte a lista de custos do *Livro Náutico*, publicada por Quirino da Fonseca (o. c., p. 327/8):
Hum caravelão p^o recados
(Fol. 196 do Livro Náutico)

Hum caravelão de 40 te 50 toneis podera custar acabado com seus mastos, enxarcias, amarras, ancoras, velas e outros aparelhos te ser posto a vela e có mantim.^{tos} e soldos de vinte e cinco pessoas

400 U rs.	ao carauelão aparelhado e posto a velas. 400 U
189 U 200 rs.	a artilharia que serão dous falcões e 4 berços que tudo pesara 22 qs. a 8U600
28 U rs.	por 10 qs. de ferro de rabos e piões a 2800 rs.
36 U rs.	por 6 cam. ^{ras} de falcão e 12 de berço que pesarão 12 q. ^{os} a 3U rs. o q. ¹
3 U 600 rs.	por 60 pelouros de falcão e 12 de berço
11 U rs.	por 10 arcabuzes aparelhados
39 U rs.	por 3 qs. de poluora de bombardar a 9Urs. e 3 ũ q. ¹
	de espingarda a 12 Urs.
<hr/>	
306 U 800	monta art. ^a e monições tresentos e seis mill e oitocentos rs.
410 U 750 rs.	os mantimentos pera 25 p. ^{as} quatrocentos e dez mil rs. setecentos e cinquenta rs.
170 U rs.	por 77 q. ^s de biscoito p. ^a 25 p. ^{as} a 1800 rs. o q. ¹
40 U 500 rs.	por 9 p. ^{as} de v. ^o a 4500 rs.
100 U rs.	por 200 arr. ^{as} de carne a 500 rs.
25 U 800	por 43 duz. ^{as} de pescadas a 600 rs.
10 U 800	por 12 cantaros daz. ^{te} a 900 rs. o cantaro
2 U 650	por 16 almudes de vinagre a 160 rs. o almude.
13 U rs.	por 10 pipas vasiaas p. ^a agoa a 1300 rs.
13 U rs.	por outras dez pipas p. ^a v. ^o e vinagre ao preço
30 U rs.	pera lenhas, carretos aguada e despensa e arrumação
	Soldos de 25 p. ^{as} 8 meses
16 U rs.	ao capitão a 2 U rs. por mes
16 U rs.	ao mestre a 2 U rs.
24 U rs.	ao piloto a 3 U rs por mes
24 U 400 rs.	a dous bombardr. ^{os} a 1400 rs.
89 U 600 rs.	a 8 marin. ^{os} a 1400 rs.
44 U 800 rs.	a 6 grumetes a 933 $\frac{1}{3}$
36 U 400 rs.	a 6 soldados a 800 rs.
248 U 800	Somão os soldos duzentos quarenta e oito mill e oitocentos rs.
17 U 200	val o soldo e mantimento pera o m. ^{te} e hũ grumete ã tenham a cargo este carauelão os quatro meses ã a destar em porto, desasete mill e dosentos rs.
1333 U 550 rs.	Soma o custo de hum carauelão com mantim. ^{tos} e soldos de 25 p. ^{as} pela maneira atraz declarada.

11 — J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de la Navigacion de los mares y tierras Occidentales*, 1575. Henrique Lopes de Mendonça, o. c., p. 74/75.

12 — Quirino da Fonseca, o. c., p. 48. Cita, também um texto de João de Barros que menciona a partida de Pero Barreto de Sofala em um bate! "armado como caravelão", isto é, com a vela quadrangular, própria dos batéis, substituída por velas triangulares (em dois mastros: o bate! só usa um).

A estas referências podemos acrescentar outras, do cronista açoriano Gaspar Frutuoso no seu *Livro Sexto das Saudades da Terra*. Ele cita, entre os barcos da esquadra de D. Antônio, Prior do Crato, aprisionada pelos espanhóis, *um caravelão latino*, e *outro caravelão latino, feito patacho*. Cita, também, *cinco caravelas latinas*, e *um patacho feito caravela* (o. c., p. 191)

O mesmo cronista, no *Livro Segundo*, descrevendo o ataque dos corsários franceses ao Funchal em 1566, informa que eles "Tomaram uma caravela, que no ponto estava, latina, de Antônio de

Carvalho, fazendo-a redonda... (o. c. p. 356).

13 — Pe. Antônio Cordeiro, *História Insulana*, Lisboa Ocidental, 1717, p. 263 e p. 431. Quirino da Fonseca, o. c., só cita o primeiro trecho, e parcialmente.

As caravelas de armada, de fins do século XVI e do XVII, arvoravam três ou quatro mastros, mas as caravelas de descobrimento, mais antigas, menores e mais próximas dos caravelões, arvoravam, tal como eles, dois ou três mastros.

14 — Pe. Antônio Cordeiro, o. c., págs. 516 e 517. Quirino da Fonseca também só faz a primeira citação.

"As caravelas de medianas dimensões, como poderemos considerar que fossem de ordinário as que serviam aos descobrimentos henriquinos, ou de 50 a 60 tonéis próximamente, empregavam remos, quando assim se tornava conveniente. Isso lhes daria mais mobilidade, independência do regimen dos ventos, e poderia concorrer para a rapidez das evoluções mesmo sob vela" (Quirino da Fonseca, o. c., p. 398). O mesmo autor cita documentos que atestam que o

Armazém da Guiné recebeu, de 1480 a 1487, para as expedições à costa ocidental da África, 1 434 remos de caravelas, e uma passagem do cronista Gaspar Correia que se refere a "caravelas latinas que se remavão".

Lopes de Mendonça (o.c., p. 75) refere que mesmo caravelas de grande lotação armavam remos, e cita um trecho da *Crônica d'el-rei D. Manuel*, de Damião de Góis: "o primeiro que ocodio, foi o corregedor de Xares, em huma caravella, a remos bem artilhada & carregada de mantimentos, & trezentos besteiros" (parte II, cap. XXIX).

- 15 — Quirino da Fonseca, o.c., p. 45. A citação é da edição de 1898, do *Livro da Fábrica das Naus* (p. 212).
- 16 — As caravelas de descobrimento tinham acastelamento à popa, "Nas antigas naus, nos galeões e nas carave'as, tinha (o castelo), geralmente, dois pavimentos cobertos — um ao nível do convés, denominado *tolda*, e outro que se lhe seguia para cima, chamado *alcáçova*. Algumas naus houve cujo castelo de popa tinha mais de dois pavimentos" (Comtes. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, o.c.).
A ausência de castelo poderia ser tomada para distinguir o caravelão da caravela, não fosse a referência do Pe. Fernando Oliveira.
- 17 — Pe. Fernando Oliveira, *Livro da Fábrica das Naus*, citado por Quirino da Fonseca.
- 18 — Pe. Fernando Oliveira, *A Arte da Guerra no Mar*, Coleção Documentos, Edição do Ministério da Marinha, n. 1, Lisboa, s/d; p. 70.
- 19 — Frei Vicente do Salvador, *História do Brasil*, 3ª edição, revista por Capistrano de Abreu e Rodolfo Garcia, S. Paulo, s/ d, p. 103/104.
- 20 — Frei Vicente do Salvador, o.c., p. 315. O mesmo documento português de 1591, que cita a tonelagem dos caravelões (40 a 50 tonéis), cita duas zavras de 160 tonéis, portanto de porte muito superior. Entretanto, para Esparteiro, (o.c.), a zavra era "de tonelagem variável, podendo atingir pelo menos 170 toneladas"; acrescenta que "na fracção naval portuguesa da Invencível Armada entravam duas zavras com 166 e 170 toneladas; e na força espanhola, a menor armava com duas peças e era guardada com 15 marinheiros". Esta última deveria, portanto, ser até inferior aos nossos caravelões, que armavam 6 peças e eram tripulados por 25 homens. Além disso, várias obras relacionam o caravelão ao bergantim, e este por sua vez é relacionado com a zavra: "Zabra — f. Mar. — Embarcación antigua del Cantabrico, muy semejante á un bergantín" (Enciclopédia Espanhola) — "Zabra — Antigo barco de vela, seme-

lhante ao bergantim" (Esparteiro, o.c.). "Carabelón — m. Nombre que se daba antiguamente al bergantín" (Enc. Espanhola).

- 21 — Frei Vicente do Salvador, o.c., p. 324.
- 22 — Gabriel Soares de Sousa, *Traçado Descritivo do Brasil em 1587*, 3ª edição, Francisco Adolfo de Varnhagen, Biblioteca Brasileira, S. Paulo, 1938, p. 123. As caravelas de descobrimento também só tinham uma coberta. As caravelas pescarezas eram geralmente de boca aberta isto é, sem coberta ou tilha. Azurara, na *Crônica do Descobrimento e Conquista da Guiné*, informa que das duas caravelas com que seguiu para o Rio do Ouro em 1446 o navegador Gomes Pires, uma era tilhada, e a outra, de pescar (portanto, de boca aberta): "... O Infante lhe outorgou a licença e lhe fez prestes duas caravelas scilicet: uma tilhada e outra de pescar, nas quaes eram XX homens..." (cap. LXXXIX, p. 227/8).
Um orçamento feito em Lisboa com vista à Invencível Armada refere-se a *carauelas de cubierta*. O Pe. Fernando Oliveira refere-se a um *caravelão descoberto*, que transportava cavalos. "Em hũa terça feyra trinta dias do mes d'agosto do anno de mil e quinhentos e cincoenta e dous partimos de Ceyta cidade da Frisca cõ quatro carauellas darmada e hũ carauelão descuberto que leuaua certos cauillos del rey de Belez, e hum fragatim d'quinze ou dezasseys remos por banda" (*Arte da Guerra no Mar*, p. 123).
Em 1583, na conquista da Ilha Terceira, ocupada pelos espanhóis, foram empregados quatro caravelões no transporte de cavalos.
A caravela primitiva evoluiu gradualmente e por fim chegou a aproximar-se do tipo arquitetônico do galeão. Já Fernando Oliveira afirmara ser a caravela o tipo de navio que mais modificações sofrera. V. Octávio Lixa Filgueiras e Alfredo Barroca, *O Caique do Algarve e a Caravela Portuguesa*, Junta de Investigações do Ultramar — Lisboa, Coimbra, 1970, p. 28, n. 104.
- 23 — "Todas as vezes que cumprir ao serviço de S. Magestade, se ajuntarão na Bahia mil e quatrocentas embarcações: de quarenta e cinco para setenta palmos de quilha, cem embarcações mui fortes, em cada uma das quaes podem jogar dois falcões por proa e dois berços por banda; e de quarenta e quatro palmos de quilha até trinta e cinco se ajuntarão oitocentas embarcações, nas quaes pode jogar pelo menos um berço por proa; e se, cumprir ajuntarem-se as mais pequenas embarcações ajuntar-se-ão trezentos barcos de trinta e quatro palmos de quilha para baixo, e mais de duzentas canoas, e todas estas embarcações mui bem remadas" (o.c., p. 174).

- O único grupo em que poderiam ser incluídos os caravelões é o primeiro: com 45 a 70 palmos de quilha, pois só nos desse porte poderia jogar a artilharia citada no *Livro Náutico*: dois falcões e quatro berços. Admitindo que os palmos sejam *palmos de goa* (0,25m), as quilhas desses barcos ficavam entre 11,25 m e 17,50 m. A maior quilha era superior à quilha da caravela de 11 rumos (16,50m), e inferior à da caravela de 12 rumos, da caravela antiga meã, e da caravela de 150 a 180 tonéis (as três com 18,00 m).
- Aparentemente as dimensões dos caravelões seriam semelhantes às atribuídas a uma caravela famosa, a *Bérrio*, que “seria de cinquenta tonéis, com um comprimento na linha de água de uns dezoito metros” (V. Alberto Iria, *As Caravelas do Infante e os Caiques do Algarve — Subsídios para o Estudo da Arqueologia Naval Portuguesa*, ed. Associação dos Arqueólogos Portugueses, Lisboa, 1963, pp. 53/4). Entretanto, a comparação com as caravelas anteriormente citadas suscita dúvidas. Além disso há divergências quanto às dimensões da *Bérrio*.
- Este problema será retomado por nós no estudo Tonelagem e Medidas de *Naus Portuguesas Antigas*.
- 24 — “. . . primeiro as bombas, que se fazem na terra muito boas de duas peças, porque tem estremadas madeiras para elas; e para navios pequenos ha umas arvores que a natureza furou por dentro, que servem de bombas nos navios da costa, as quaes são muito boas” (o.c., p. 425). “Tem esta árvore (a Paraparaíba) a folha como figueira, mas os pés mais compridos, a madeira é muito mole e oca por dentro; de que fazem bombas aos caravelões da costa; e por dentro tem muitas infindas formigas” (o.c., p. 251).
- 25 — Gabriel Soares de Sousa, *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, por Francisco Adolfo de Varnhagem, 3ª edição, Cia. Editora Nacional, 1938.
- 26 — Diogo de Campos Moreno, *Jornada do Maranhão*, publicada por Cândido Mendes de Almeida em *Memórias para a História do Extincto Estado do Maranhão*, Tomo 2., p. 170, Rio de Janeiro, 1874.
- 27 — Gabriel Soares emprega também o termo *embarcações*: “. . . onde a seu requerimento o mandou socorrer Mem de Sá, que n’aquelle tempo governava este Estado; o qual ordenou na Bahia uma armada bem fornecida de gente e armas, que era de navios da costa *mareáveis*, da qual mandou por capitão a seu filho Fernão de Sá, que com ella foi entrar no rio de Cricaré. . .” (o.c., p. 78); e “. . . antes de poder chegar às embarcações. . .” (o.c., p. 79). O termo *mareável* define com precisão as grandes qualidades náuticas dos caravelões.
- 28 — Documento datado de 21 de agosto de 1619, contido no *Livro Primeiro do Governo do Brasil (1607-1633)*, Seção de Publicações do Serviço de Documentação do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro (1958), p. 279.
- 29 — Gabriel Soares de Sousa, *Derrotero General de la Costa del Brasil y Memorial de las Grandezas de Bahia*, escrito en idioma Português Año 1587, y Traducido al Castellano (manuscrito del siglo XVI). Introducción de Cláudio Ganns, Notas Finales de F. A. Varnhagen, Ediciones Cultura Hispanica, Madrid, 1958, p. 99. Outro exemplo: “las quales maderas se sierran facilmente y para esto hay infinidad de Esclavos Serradores, Carpinteros de machete y mas de 40 Carpinteros Portugueses de la ribera, los quales en el dia se ocupan en hacer Caravellas Barcas y demas que sirven en los Yngenios y Costa” (p. 269).
- 30 — Anthony Knivet, *Vária Fortuna e Estranhos Fados de Anthony Knivet Que foi com Tomás Cavendish, em sua segunda viagem, para o mar do Sul, no ano de 1591*, versão original do inglês, por Guiomar de Carvalho Franco, com anotações e referências de Francisco de Assis Carvalho Franco, S. Paulo, 1947, p. 116.
- 31 — O.c., p. 101.
- 32 — Luis Teixeira, *Roteiro de Todos os Sinais na Costa do Brasil*, Edição Comemorativa do V Centenário de Nascimento de Pedro Álvares Cabral, INL, 1968, p. 31.
- 33 — O.c., p. 46.
- 34 — *Livro que dá Rezão do Estado do Brasil*, atribuído a Diogo de Campos Moreno, Edição Comemorativa do V Centenário do Nascimento de Pedro Álvares Cabral, INL, Rio de Janeiro 1968, p. 39.
- 35 — O.c., p. 53.
- 36 — O.c., p. 59.
- 37 — Gabriel Soares de Sousa, o.c., p. 52.
- 38 — Coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, *Memórias Históricas e Políticas da Bahia* (notas do Dr. Braz do Amaral), Bahia, Imprensa Oficial do Estado, 1919, p. 199, nota 12.
- 39 — Gabriel Soares de Sousa, o.c. p. 52.
- 40 — José Antônio Gonsalves de Melo e Cleonir Xavier de Albuquerque, *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*, Imprensa Universitária, Recife, 1967, p. 51.
- 41 — Alberto Iria, *A Fundação do Governo Geral do Brasil e o Arquivo Histórico Ultramarino*, in Anais do IV Congresso de História Nacional, 2º vol., p. 58, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 1950.

Como já referimos, mesmo em textos portugueses os caravelões aparecem às vezes designados como caravelas. Por exemplo, na versão deste importantíssimo *Regimento*, publicada nas *Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia*: “28 — Eu sou informado de que nas ditas teras e povoações do Brazil algumas pessoas tem navios e caravelas e andam nelles de umas Capitánias para outras...” (p. 269).

Não sabemos se se trata de erro de copista na versão utilizada, ou de simples erro de imprensa. Em outras passagens, entretanto, esta versão refere-se a caravelões.

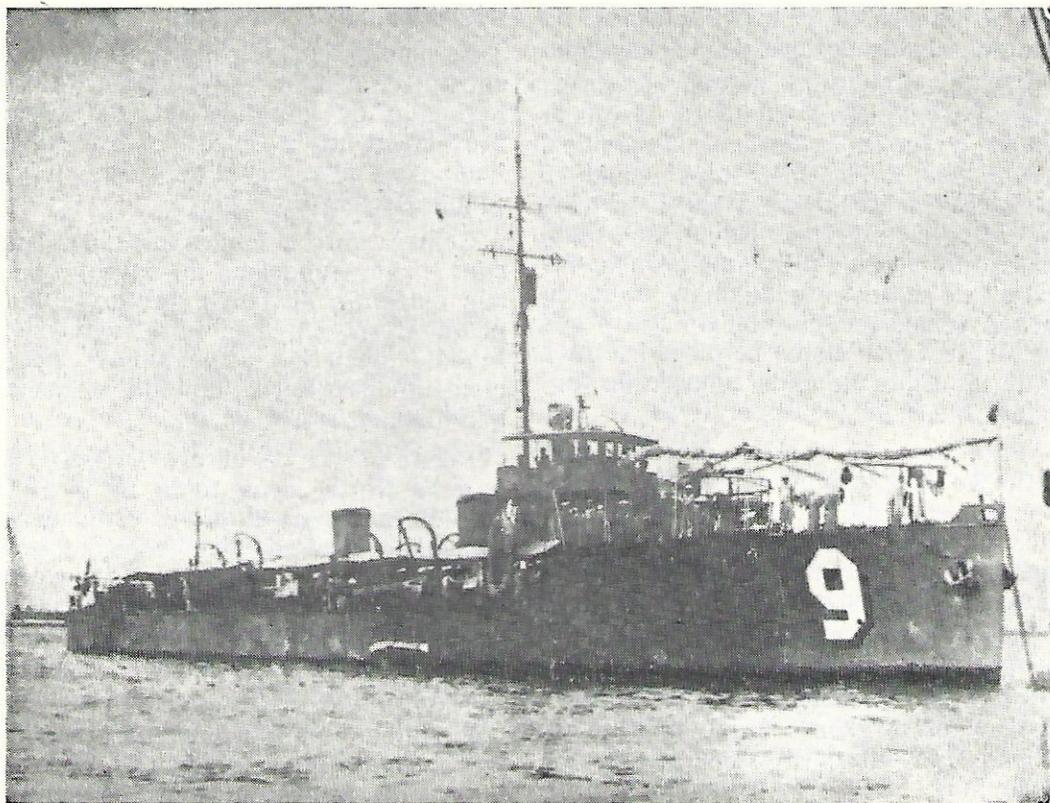
- 42 — Coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, o.c., p. 270.
- 43 — O.c., p. 291 e 292.
- 44 — *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*, p. 65.
Nesse mesmo mês escrevia também Pero de Góis ao rei, queixando-se de que o levante de índios havido na Capitania de São Tomé fora causado por “um homem por nome Henrique Luis, (que) como outros e em um caravelão, sem eu ser sabedor, se foi a um porto desta minha Capitania e contra o Foral de Vossa Alteza resgatou o que quis...”, o.c., p. 17 e 18.
J. F. de Almeida Prado, referindo-se ao concerto da Caravela Leoa, na Nova Lusitânia, em 1549, informa que não foi esse o único serviço prestado pelos oficiais náuticos pernambucanos ao Governo Tomé de Sousa: “No mesmo ano recebeu Vasco Fernandes a quantia de sete mil oitocentos e oitenta reis, pelos concertos dispendidos no caravelão de Froes” (*Pernambuco e as Capitánias do Brasil*, p. 181).
- 45 — O.c., p. 114.
- 46 — O.c., p. 202.
- 47 — O.c., p. 423.
- 48 — Frei Vicente do Salvador, o.c., p. 167 (edição de 1918). O desastre do Cricaré ocorreu a 22 de maio de 1558.
- 49 — Gabriel Soares de Sousa, o.c., p. 94.
- 50 — O.c., p. 95.
- 51 — Frei Vicente do Salvador, o.c., p. 178.
- 52 — O.c., p. 232.
- 53 — *Summario das Armadas que se Fizeram e Guerras que se deram na Conquista do Rio Parahyba, “escripto e feito por mandado do muito reverendo padre em Christo, o padre Christovão de Gouvêa, Visitador da Companhia de Jesus de toda província do Brasil”*, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Tomo XXXVI, 1a. parte, 1873, pp. 6 e 7.
- 54 — O.c., p. 18.
- 55 — Frei Vicente do Salvador, o.c., págs. 314 e 315.
- 56 — O.c., p. 339.
- 57 — O.c., p. 359.
- 58 — O.c., p. 361.
- 59 — O.c., p. 361.
- 60 — “Realmente num caravelão se transportou para o fortim onde se fixara Simão Nunes” (Pedro Calmon, *História do Brasil* Vol. II, p. 469). Frei Vicente do Salvador, entretanto, refere-se a caravela:
“O capitão Pero Coelho de Sousa, de quem tratamos em o capitulo trinta e sete, se partiu com mulher e filhos em uma caravela, e foi desembarcar em Syará, onde havia deixado o capitão Simão Nunes com os soldados” (o.c., p. 408).
- 61 — *In Livro Primeiro do Governo do Brasil (1607-1633)*, Secção de Publicações do Serviço de Documentação do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro, (1958), p. 76.
- 62 — O.c., p. 77.
- 63 — O.c., p. 79.
- 64 — O.c., p. 80.
- 65 — O.c., p. 83/84.
- 66 — O.c., p. 87.
- 67 — O.c., p. 87.
- 68 — *In Memórias para a História do Extincto Estado do Maranhão*, Cândido Mendes de Almeida, T. II, Rio de Janeiro, 1874, pp. 159 a 265.
- 69 — “Feito isto se embarcaram todos dia de S. Batholomeu, 24 de Agosto da éra de 1614, em uma caravela, dous patachos e cinco caravelões. Na caravela ia o capitão-mor e seu filho Antônio de Albuquerque por capitão de uma companhia de arcabuzeiros, de que era alferes Christovão Vaz Moniz e sargento João Gonçalves Baracho; em um dos patachos ia o sargento-mor do Estado Diogo de Campos Moreno com quarenta homens; no outro o capitão Gregorio Frago de Albuquerque, que ia por almirante, com cincoenta soldados arcabuzeiros, e seu alferes Conrado Lins e sargento Francisco de Novaes. Dos caravelões eram capitães Martim Callado com vinte e cinco homens, o sargento de Antônio de Albuquerque com doze, Luis Machado com quinze, Luis de Andrade com doze e Manoel Vaz de Oliveira com outros doze, e alem desta gente branca, iam mais duzentos índios de peleja (...) e os repartiu pelas embarcações (c.c., p. 467).
“Entendendo o Governador a necessidade que haveria no Maranhão de socorro assim de gente como de munições e mantimentos, logo em o ano seguinte de 1615 ordenou outra armada, de que mandou por capitão-mor Francisco Caldeira de Castelo Branco, por almirante Hyeronimo de Albuquerque de Mello em

- uma caravela, o capitão Francisco Tavares em outra, e João de Sousa em um caravelão grande" (o.c., p. 478).
- 70 — Bernardo Pereira de Berredo, *Annaes Históricos de Berredo*, 3ª edição, 2 volumes, Florença, 1905.
- 71 — O.c., p. 139.
- 72 — O.c., p. 11.
- 73 — O.c., p. 373.
- 74 — O.c., págs. 226/7.
- 75 — O Governador D. Diogo de Meneses informava, em 1612, que "a navegação desta costa do Rio Grande para o Maranhão tem grande facilidade em todo o tempo a todas as embarcações, mas a tomada é impossível a navios grandes redondos, e dificultosa aos latinos grandes, e fácil a embarcações pequenas de remo, pelo que, havendo-se de meter cabedal, são estes os que servem" (Pedro Calmon, *História do Brasil*). A história da difícil navegação na costa Norte foi minuciosamente estudada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Max Justo Guedes: "o condicionalismo de ventos e correntes fazia praticamente impossível a navegação no sentido de oeste para leste (Belém para S. Luís) aos navios da época" (Max Justo Guedes, *Brasil — Costa Norte, Cartografia Portuguesa Vetustíssima*, Edição Comemorativa do Centenário da Flotilha do Amazonas 1868-1968, Ministério da Marinha — Serviço de Documentação Geral da Marinha — Rio de Janeiro, 1968, p. 63).
- 76 — "Por sua ordem partiu logo Francisco Nunes Marinho, em dous caravelões, com pólvora, munições de fogo e de boca, e trinta soldados" J. Capistrano de Abreu, *Capitulos de História Colonial* (1500-1800), 4a. edição, anotada e prefaciada por José Honório Rodrigues, (Rio de Janeiro), 1954, p. 148.
- 77 — Pe. Bartolomeu Guerreiro, *Jornada dos Vassallos da Coroa de Portugal* Pera se recuperar a cidade do Salvador na Bahya de Todos os Santos, tomada pelos Olandezes, a oito de Mayo de 1624. & recuperada ao primeiro de Mayo de 1625. A 1a. edição saiu em Lisboa em 1625. A edição que utilizamos é a da Divisão de Publicações e Divulgação, da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, 1966, p. 34.
- 78 — O.c., p. 120.
- 79 — O.c., p. 122.
- 80 — O.c., págs. 220/221.
- 81 — Duarte de Albuquerque Coelho, Marquês de Basto, Conde e Senhor de Pernambuco, *Memórias Diárias da Guerra do Brasil* (1630-1638), Secretaria do Interior, Recife, 1944, págs. 10 e 77.
- 82 — "No dia 5 de agosto (de 1632) foi tomada pelo *Tiger*, de Rotterdam, perto do Morro de S. Paulo, uma *barca* de passageiros, carregada de sal e levando muitas cartas. Sahira da Bahia no dia 4, e referiu que tinham chegado, havia pouco tempo, de Portugal, oito *barcas* e *caravelas*" (Laeth, *História ou Anais*, p. 342); "(na Bahia de Todos os Santos) agora apenas havia no porto 14 *barcas* ou *caravelas*" (idem, p. 343). "A 3 de setembro seguinte (de 1631), o inimigo (comandado por D. Antonio de Oquendo) veio ao mar com 53 velas, entre as quais 19 navios reais e 5 navios de guerra arrendados, consistindo o resto em *caravelas-barcas*" (Carta do Governador D. Van Weerdenburch aos Estados Gerais, datada de 7/10/1631, in Documentos Holandeses. Serviço de Documentação do Ministério da Educação e Saúde, Rio de Janeiro, 1945, p. 37). "Hoje após o meio-dia chegou a *Wissingue* um navio que esteve em viagem de livre comércio, conduzindo consigo uma *barca* de açúcar de cerca de 400 caixas, vinda da Paraíba, lugar situado a 20 léguas no norte de Pernambuco, e que mandou comunicar-me que um correio expresso fora enviado dali a Paraíba com cartas ao rei da Espanha" (Carta dos Diretores da Companhia das Índias Ocidentais de Zelândia aos Estados Gerais, Middelburg, 23/4/1634, o.c., p. 37). Um trecho do escritor Paulo Setúbal deixa entender que, entre as presas de Nassau, figuravam "quase seiscentos belos caravelões": "Era daqui da terra nova que ele, Maurício, mandara à pátria, todos os anos, trezentos florins de décimas, setecentos mil de pensões, afora dois milhões de lucros na venda de engenhos e quase seiscentos belos caravelões aprisionados" (*O Príncipe de Nassau*, págs. 4/5, Coleção Saraiva, S. Paulo, s/d). O total de 546 ou 547 navios aprisionados pelos holandeses corresponde aos anos de 1623 a 1636, como se vê nos historiadores P.M. Netscher e Hermann Watjen, e Nassau só chegou ao Brasil a 23/1/1637. Nem esses autores nem o cronista holandês Joannes de Laet, que é a fonte de informes sobre o assunto, esclarecem quantos desses navios eram caravelões.
- 83 — Manuscrito de Witte de With (v. nota 93).
- 84 — Barão do Rio Branco, *Efemérides Brasileiras*.
- 85 — Várias outras gravuras desse Atlas representam navios latinos na costa brasileira. Não nos foi possível ainda, pesquisar toda a documentação iconográfica holandesa que interessa ao assunto. Cremos também que o estudo da iconografia portuguesa poderá levar-nos a identificar caravelões.
- 86 — O.c., p. 123.
- 87 — O.c., p. 120.

- 88 — O.c., p. 120.
- 89 — *Diálogos das Grandezas do Brasil*, Introdução de Capistrano de Abreu e notas de Rodolfo Garcia, Livraria Progresso Editora, Salvador, 1956, p. 172.
- 90 — Frei Vicente do Salvador, o.c., p. 330.
- 91 — Até materiais de construção eram exportados do Brasil para a Argentina, como informa Anthony Knivet: “daqui por diante não há a recear nenhum baixio até aportar em frente à cidade de Buenos Aires. Desde aí o rio corre inteiramente na direção sul, e ao longo da margem, partindo de Buenos Aires, se acha uma pequena vila, construída pelos espanhóis, de cal e pedra que trouxeram do Brasil, pois todo o país é arenoso” (o.c., p. 185).
- 92 — Alice P. Canabrava, *O Comércio Português no Rio da Prata*, Separata do Boletim de História da Civilização Americana, n. 2, da Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras da Universidade de S. Paulo, S. Paulo 1944, p. 126.
- 93 — Jaime Cortesão, *Jesuitas e Bandeirantes no Guairá*, p. 76.
- 94 — Idem, idem.
- 95 — Idem, idem, p. 74.
- 96 — Alice P. Canabrava, o.c., p. 128.
- 97 — Idem, idem, p. 129.
- 98 — *Vária Fortuna e Estranhos Fados de Anthony Knivet*, versão de Guiomar de Carvalho Franco e notas de Francisco de Assis Carvalho Franco, p. 17 n. 10.
- 99 — *Livro Primeiro do Governo do Brasil*, p. 155.
- 100 — O.c., p. 73.
- 101 — Tradução de Francisco de Assis Carvalho Franco, in *Vária Fortuna e Estranhos Fados de Anthony Knivet*, p. 98, nota 134.
- 102 — Diogo do Couto, *Década XII Parte Última*, Lisboa, 1788, p. 435.
- 103 — Idem, idem, p. 437.
- 104 — Quirino da Fonseca, *A Caravela Portuguesa*, p. 53.
- 105 — Gaspar Frutuoso, *Livro Sexto das Saudades da Terra*, p. 294.
- 106 — Pe. Antônio Cordeiro, *História Insulana*, Lisboa Occidental, 1717, p. 263.
- 107 — O.c., p. 430.
- 108 — O.c., p. 431.
- 109 — O.c., p. 493.
- 110 — O.c., p. 296.
- 111 — O.c., p. 519.
- 112 — O.c., p. 263.
- 113 — O.c., p. 517.
- 114 — O.c., p. 517. Quirino da Fonseca, (o.c., p. 47), traz a citação um pouco diferente, colhida na edição de 1866 da *História Insulana* (Tomo II, p. 349): “... não poderem ter menos de 6 remos por banda e 20 arcabuzeiros, fora os remeiros e marinheiros, cujos barcos eram semelhantes a meias galés”; e acrescenta: “Já pouco evidenciaríamos, portanto, analogia com as obliteradas caravelas”. Observamos entretanto que, em comum com as antigas caravelas, eles apresentavam a mastreação e o fato de armar remos. A guarnição mais numerosa que a dos caravelões comuns é explicada por se tratar de barcos armados especialmente para a defesa das ilhas. O número de soldados (20) que Antônio Cordeiro atribui aos caravelões açorianos corresponde, como vemos na *Arte da Guerra no Mar*, ao de um barco de 40 tonéis, justamente a tonelagem dos caravelões. A *Jornada do Maranhão* refere-se a “hum caravelão da costa apercebido de 300 alqueires de farinha” e que, “para o caravelão partir se tomáram quatorze soldados, dos que trouxe o Sargento Mór, e dezesseis Castelhanos arribados alli das Filipinas” (o.c., p. 168).
- 115 — Cândido Mendes de Almeida o.c., p. 216.
- 116 — Aliás, tendo sido as caravelas proibidas por motivos estratégicos, os caravelões puderam sobreviver por mais tempo, pois seu uso principal era apenas como navios costeiros. A discussão entre os que eram contrários ao uso das caravelas e os que eram a favor arrastou-se por muito tempo. V. do autor; *O Desaparecimento das Caravelas*, em preparo.
- 117 — Grande número de comunidades piscatórias foram fundadas pelos açorianos em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul. Segundo o ilustre folclorista Alceu Maynard Araújo, eles introduziram no Estado gaúcho a *Festa de Nossa Senhora dos Navegantes*: “Quando os povoadores açoritas, quais sentinelas lusíadas se postaram no *Porto dos Casais*, implantaram seus costumes em a nova terra no Estado do Brasil. Ali no Guaíba praticaram a sua devoção à Nossa Senhora dos Navegantes. É uma festa realmente popular, fazendo balouçar sobre as águas do Guaíba centenas de barcos e milhares de fiéis cumprem assim sua devoção, participando da procissão fluvial” (*Cultura Popular Brasileira*, S. Paulo, 1973, p. 31). Há quem afirme, entretanto, que a introdução da festa no Guaíba foi feita em data mais recente, em 1870, por um português. (V. reportagem sobre a festa, publicada no jornal *O Globo* de 2/2/1974)
- 118 — Barão do Rio Branco, *Efemérides Brasileiras*, 12 de janeiro de 1640.
- 119 — Manuscrito de Witte de With, *Journael*, 23 de abril de 1649, referido por C. R. Boxer, *Os Holandeses no Brasil*, tradução do Dr. Olivério M. de Oliveira Pinto, S. Paulo, 1961, p. 313.

- 120 — Capitão-de-Mar-e-Guerra Max Justo Guedes, *Cochrane e a Construção Naval no Brasil*, in NAVIGATOR, *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, nº 3, junho, 1971, p. 7.
- 121 — Em Portugal, no século XVI, os caravelões eram usados no trajeto entre Lisboa e Santarém, como barcos de carga; eles são mencionados na documentação da época ao lado de barcas, batéis e muletas.
- 122 — Alice P. Canabrava, *O Comércio Português no Rio da Prata*, p. 129.
- 123 — *Documentos Holandeses*, introdução de Rodolfo Garcia, 1º volume, Serviço de Documentação do Ministério da Educação e Saúde, 1945, p. 89.
- 124 — J. de Escalante de Mendoza, *Itinerário de la Navegación de los mares y tierras Occidentales*.
- 125 — “E isto com fundamento de se fazer forte naquele lugar com tranqueiras de pipas, e fazerem ali algum caravelão da madeira da nau, em que pudessem mandar recado a Sofala.” (*Relação da muy notável perda do Galeão Grande São João*, in *História Trágico-Marítima*, edição de Antônio Sérgio, V. I. p. 22). O trecho refere-se ao naufrágio de Manuel de Sepúlveda, ocorrido em 1552; o caravelão, neste caso, entretanto, não chegou a ser construído. Os sobreviventes da Nau *Algaravia Nova*, que se perdeu no baixo de Pero dos Banhos em 1555, conseguiram construir com os restos da mesma um caravelão (*História Trágico-Marítima*). Em 1505 os sobreviventes da nau de Lopo Sanches, que naufragou na costa de Moçambique, construíram um caravelão com o qual pretendiam alcançar Sofala. (V. Quirino da Fonseca, *A Caravela Portuguesa*, p. 49).
- 126 — Papel q Se remetio a la Junta del padre Confessor Sobre la fabrica de los nauios del brasil, *Livro Primeiro do Governo do Brasil 1607-1633*, Seção de Publicações do Serviço de Documentação do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro, p. 45.
- 127 — O.c., p. 46.
- 128 — *História do Brasil*, p. 28 (edição 1918). Vejam-se os demais cronistas dos séculos XVI e XVII. No século XVIII, Santa Rita Durão cantou em versos a riqueza florestal e sua aplicação à indústria naval:
 “Troncos varios em cor, e qualidade,
 Que inteiriças nos fazem as canoas,
 Dando a grossura tal
 capacidade,
 Que andão remos quarenta, e
 cem pessoas:
 E há por todo o Brasil em
 quantidade
 Madeiras para fabricas tão
 boas,
 Que trazendo-as ao mar por
 vastos rios,
 Pode encher toda a Europa
 de navios”.
- 129 — Traslado do Regimento do Provedor-mór da Fazenda d'El Rey Nosso Senhor destas partes do Brazil, in *Memorias Históricas e Politicas da Provincia da Bahia* do Coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, anotador Dr. Braz do Amaral — Volume I, Bahia, 1919, p. 292.
- 130 — *Regimento que levou Thomé de Souza, Governador do Brasil*, Coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, o.c., p. 267.
- 131 — Pedro Calmon, *História da Fundação da Bahia*, Publicações do Museu do Estado da Bahia, nº 9, 1949, p. 130.
- 132 — Gabriel Soares de Sousa, o.c., p. 422.
- 133 — *Diálogos das Grandezas do Brasil*. Introdução de Capistrano de Abreu, Notas de Rodolfo Garcia, Salvador, 1956, p. 191.
- 134 — O.c., págs. 191/192.
- 135 — *V. A Bahia e a Carreira da Índia*, págs. 52/53, José Roberto do Amaral Lapa, S. Paulo, 1968. V. também Thales de Azevedo, *Povoamento da Cidade do Salvador*, ed. 1955, p. 456: “Para aumentar as apreensões da população — toda ela muito dependente da produção açucareira — o governo real planejava estabelecer na Bahia uma fábrica de galeões. O projeto, como era de esperar, provocou imediatamente os mais vivos protestos dos senhores de engenho, dos comerciantes, da gente da governança, porquanto, da sua execução, resultaria com certeza o consumo de muitos paus da melhor qualidade, indispensáveis aos engenhos. Diversas representações foram, a esse respeito, endereçadas ao rei. O soberano cedeu. Decidiu-se em vista disso, prosseguir construindo na colônia apenas embarcações menores, como desde o início, isto é, embarcações de remo, não as de vela”. José Roberto do Amaral Lapa (o.c., p. 52/53) observa, entretanto, que foram os senhores rurais que pressionaram os órgãos da política administrativa (câmaras municipais) no sentido de se manifestarem contra a construção naval. Temos a acrescentar também que os protestos dos senhores de engenho apenas conseguiram adiar as iniciativas da Coroa em desenvolver a grande indústria naval no Brasil, mas não conseguiram nenhuma proibição nesse sentido. Além disso, como se vê por este trabalho, desde antes da instalação do Governo Geral construíam-se no Brasil bons navios de vela.
- 136 — V. A.P. Canabrava, *Introdução à Cultura e Opulência*, de João Antônio Andreoni (André João Antonil), p. 68.

- 137 — “Junto à casa da moenda, que chamão casa do engenho, segue-se a casa das fornalhas, boccas verdadeiramente tragadoras de mattos, carcere de fogo, e fumo perpetuo, e viva imagem dos vulcões, vesuvios, etnas, e quasi disse do purgatório, ou do inferno”, André João Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, Conselho Nacional de Geografia, 1963, p. 36.
- 138 — Contra a grande construção naval enviou ao rei o Senado da Câmara da Bahia outras representações: em 2/8/1686, 4/6/1687 e 28/7/1704. A alegação era a mesma: acabava com as sucupiras indispensáveis para rodas de engenho, buchas das moendas, pontes sobre que moem as moendas, e para carros e embarcações dos engenhos. V. Wanderley Pinho, *História de um Engenho do Recôncavo*, Rio de Janeiro, 1946, p. 146.
- 139 — “Carta original de Fernán Cardim de la Compañia de Jesus al P. Antonio Collo procurador general de la misma Compañia en Madrid sobre la fabrica de galeones en el Brasil, Baía, 1 de Oct. de 1618”, Serafim Leite, *História da Companhia de Jesus no Brasil*, t. IV, págs. 162/3.
- 140 — O.c., p. 49.
- 141 — Thales de Azevedo, o.c., p. 456.
- 142 — Gabriel Soares de Sousa, o.c., p. 422.
- 143 — “Os moradores da terra todos se servem por ella (pela baía de Todos os Santos) com barcos pera suas fazendas” (Pero de Magalhães Gandavo, *Tratado da Terra do Brasil*, p. 29). “E são tantas as embarcações na Bahia, porque se servem todas as fazendas por mar; e não há pessoa que não tenha seu barco ou canoa pelo menos, e não há engenho que não tenha de quatro embarcações para cima, e ainda com elas não são bem servidos” (Gabriel Soares, o.c.), “Todos (os engenhos do Recôncavo) têm seus esteiros e portos particulares; nem há terra que tenha tantos caminhos, por onde se navega” (Frei Vicente do Salvador, o.c., p. 113). “O seu recôncavo é assaz largo, no qual há muitas ilhas e rios, que nela desembocam entre enseadas e esteiros, pela borda dos quais, ao redor deste grande recôncavo, estão muitos engenhos de fazer açúcares, os quais se servem de grandes barcas para carregamento de cana e lenha, por terem os demais destes engenhos ou quase todos a serventia por mar, que lhe fica assim mais facilitada para o meneio do açúcar” (*Diálogo das Grandezas do Brasil*, p. 70).
— Angra, na Ilha Terceira, mais ou menos por essa época, possuía 50 carpinteiros de ribeira, portanto mais que a Bahia. A informação é de Frutuoso, que compara Angra a uma *Lisboa Pequena* (*Livro Sexto das Saudades da Terra*, p. 30).
- 144 — O.c., p. 39.
- 145 — O.c., p. 39/40.
- 146 — João Antônio Andreoni (André João Antonil), *Cultura e Opulência*, introdução e notas de A. P. Canabrava, p. 193.
- 147 — O.c., págs. 67/8.
- 148 — O.c., p. 193.
- 149 — O.c., p. 193.
- 150 — Adriaen van der Dussen, *Relatório Sobre as Capitánias Conquistadas no Brasil pelos Holandeses* (1639), Tradução, introdução e notas de José Antônio Gonsalves de Mello Neto, edição do Instituto do Açúcar e do Alcool, Série Histórica, III, Rio de Janeiro, 1947, p. 110.
Em outra passagem o Relatório informa que os holandeses precisavam mandar seus navios à Holanda em virtude de não poderem ser reparados no Brasil e também por faltar aqui “todo o necessário ao seu equipamento” (p. 134).
- 151 — Época que coincide com relativa perda de prestígio e de influência dos Senhores de Engenho: “A forma pela qual se organizou a vida na colônia iria favorecer, no âmbito das cidades e vilas, a predominância da camada dos grandes proprietários rurais, cuja hegemonia somente começaria a enfraquecer a partir da segunda metade do século XVII, com o desenvolvimento do comércio” (Nestor Goulart Reis Filho, *Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana no Brasil (1500/1720)*, Editora da Universidade de São Paulo, 1968, p. 47). “A queda dos preços do açúcar, na metade do século XVII e as medidas de centralização econômica e política que se seguem, reduziram significativamente o poder econômico e político dos grandes proprietários rurais”. (Idem, p. 49).
Por essa época também já são raras nos documentos as referências a caravelões, e começam a aparecer com mais frequência outros tipos de barco de menos uso nos períodos anteriores; aparecem também novos tipos de embarcações de porte médio. O tema será retomado por nós no estudo *Embarcações de Serviço dos Engenhos nos Séculos XVI, XVII e XVIII*.
- 152 — V., do autor, *A Construção Naval no Brasil nos Séculos XVI e XVII*, em preparo.



O CONTRATORPEDEIRO SANTA CATARINA

DIOGO BORGES FORTES
Almirante

A Marinha do Brasil, desde o rompimento da Primeira Guerra Mundial até o momento em que as hostilidades atingiram a navegação mercante nacional, em março de 1917 (ataque ao S.S. *Paraná*), foi mantida em situação de vigilância ativa, para impedir que fossem, em nossas águas, violados compromissos de caráter internacional assumidos pelo Governo.

Com efeito, em nossos principais portos, Rio, Recife, Salvador, Santos haviam-se asilado muitos navios mercantes alemães surpreendidos, em via-

gem, pelo início da guerra. Navios de guerra das potências em luta, especialmente a Grã-Bretanha, recorriam às facilidades que o Direito Internacional assegurava aos beligerantes, para se proverem de aguada, mantimentos e reparos, em rápidas estadias nos portos, menores sempre de 24 horas, para não se exporem às penas de internação e desarmamento previstas nas Regras de Neutralidade baixadas pelo Governo brasileiro.

Navios de nossa Esquadra foram destacados para estacionar em Santos, Sal-

vador, Recife, Natal, Belém etc., prontos a intervir à primeira ameaça de ofensa a estas normas de neutralidade.

Grande esforço foi exigido do nosso material flutuante: navios da chamada *velha Esquadra* (*Floriano*, *República*, *Tiradentes*, navios mercantes armados) obsoletos, lentos, desgastados; os mais novos do Programa Naval de 1908, passando já pelos primeiros *grandes reparos* de casco e máquinas, impondo aos Arsenais de Marinha do Rio e aos estaleiros particulares heróicos esforços para se dispor de certo número de unidades em condições operativas.

Essa era, em rápidas pinceladas, a situação da Esquadra no fim do primeiro semestre de 17, quando a pressão dos submarinos e corsários alemães se agravou pelos ataques indiscriminados à nossa navegação mercante.

Nessa época, recém-promovido a segundo-tenente, fui mandado embarcar no CT *Santa Catarina*, que acabava de deixar os Estaleiros Lage, na Ilha do Viana, após grandes obras de casco e máquinas.

As experiências, para entrega do navio à Marinha, começaram em maio; em constante movimentação no interior da Baía de Guanabara e *barra-fora*, foram feitas as provas de máquinas, de velocidade, regulamento de agulhas, etc., e mais exigências de rotina em vigor, na época, para o navio ser declarado *pronto*.

Em agosto, o nosso *Catarina* (como carinhosamente o chamávamos) foi considerado em perfeitas condições operativas e assim mandado incorporar à Divisão Naval do Norte.

No dia 15 desse mês, sob o Comando do Capitão-de-Corveta Mário do Amaral Gama, deixamos o porto no Rio, em missão de patrulhamento do litoral e manutenção da neutralidade.

Próximo a Abrolhos, fora do limite das águas territoriais, avistamos um cruzador britânico, da classe *Glasgow*, acompanhado por alguns navios mercantes, certamente elementos dos comboios de suprimentos que apoiavam as unidades em operações no Atlântico Sul. Era nossa primeira visão ao vivo

da guerra que, entretanto, já durava três anos...

Escalando em Abrolhos (dia 17 de agosto), Salvador (18), Recife (31) e Fernando de Noronha (10 de setembro) chegamos a Natal, porto designado para nos servir de base, no dia 12 de setembro.

Começaram os longos dias de *estação*: navio fundeado ao largo, fogos das caldeiras abafados, pronto a suspender ferro em uma hora, *vigias dobradas*, sinaleiros a *pé-de-galo*, licenciamento para terra limitado, e apenas por algumas horas do dia.

Recife servia de base à Divisão Naval do Norte, constituída na ocasião pelo Encouraçado *Floriano*, Cruzadores *República* e *Tiradentes*, força numerosa porque aí estavam internados vários navios alemães, de carga e passageiros, entre os quais os grandes transatlânticos *Blücher* e *Cap Vilano*, dos mais modernos na época.

Em junho, como represália aos afundamentos de navios nacionais, eles haviam sido seqüestrados e, sob bandeira brasileira, incorporados ao Lloyd, recebendo uma guarnição de presa.

Eram mantidos atracados à parte interna dos arrecifes; a bordo moravam muitos elementos de suas guarnições originais, o que impunha aos nossos navios redobrada vigilância para impedir possíveis tentativas de fuga ou de comunicações com navios ao largo, particularmente corsários, muito ativos no Atlântico Sul.

As comunicações entre navios e Estabelecimentos de terra, se faziam por semáforas, de dia, cu lâmpada Aldis, orientáveis, à noite, sem emprego do rádio.

A rede do Telégrafo Nacional assegurava a ligação dos Altos Escalões de Comando de Norte a Sul.

Em Natal, mantínhamos serviço de comunicações por semáforas, de dia, e sinais luminosos, à noite, com os Postos de Sinais da Capitania e Escola de Aprendizes.

Os dias a bordo eram ocupados em fainas de emergência, faxinas, postos

de combate, com movimentação dos canhões, dos elevadores de munição, circuitos de iluminação de alças e disparo etc. O dínamo fornecia luz elétrica até às 22 horas; até o amanhecer, a iluminação era por meio de lanternas Dietz (querosene) ou archotes (luz esteárica), a cargo do *moço das luzes*, função hoje desaparecida, como tantas outras.

Como recreio, banho de mar, remo, competições esportivas com os clubes locais. À noite, até apitar *silêncio*, o *chorinho* de bordo ou gramofone.

Não havia lugar para a ociosidade, sempre perigosa para o moral de uma guarnição.

Os oficiais, por sua vez, ocupavam suas folgas, naqueles esportes ou reunidos na tolda, a ré, em intermináveis conversas, lideradas pelo comandante, grande *causeur* e muito viajado, ou ouvindo o violão do chefe de máquinas, o Leocádio, baiano de grande inspiração e rico repertório, ou ainda divertidos pelo anedotário do Bitencourt e do Reis Netto.

Assim corria o tempo em Natal.

Eis que, no dia 26 de outubro de 1917, às 08,40h, o *externo* chamado de terra, com urgência, traz um telegrama do Contra-Almirante Comandante da Divisão Naval do Norte; tem o número 183 e é redigido com o laconismo característico das grandes notícias:

“Estado de Guerra com a Alemanha acaba de ser declarado. Saudações, Divimar Norte.”

O Comandante dá conhecimento do seu conteúdo aos oficiais e ordena a *concentração a ré*, da guarnição.

Pesscalmente e sem comentários, lê pausadamente, o texto da comunicação que acaba de receber. À ordem de *debandar*, seguiu-se um instante de silêncio pela inesperada surpresa; alguém brada *viva o Brasil* e todos o repetem, com entusiasmo e alegria.

Era o fim de uma demorada e enervante espera.

Começara a guerra!

Na manhã de 27, recebemos ordem para nos dirigirmos a Recife, onde nos

aguardavam instruções para cumprimento de importante missão.

Ativados os fogos das caldeiras, atestados os tanques de aguada, ferrados os toldos e recolhidos ao *paiol do mestre*, peiada a artilharia, passados os *cabos de vai-e-vem* no convés, enfim as mil providências de rotina, o navio suspendeu às 19,30h e, navegando com as duas máquinas a toda força, dirigiu-se a Recife, atracando ao cais do porto às 09,20h do dia seguinte. Iniciou-se logo a prontificação do *Catarina* para qualquer missão de guerra: atestar carvoeiras, receber mantimentos de viagem, sobressalentes etc.

Nesse ínterim, as autoridades navais locais agiam na execução das ordens emanadas de escalões superiores.

Decidira o Governo fazer remover para o Rio todos os súditos alemães que permaneciam a bordo dos navios confiscados. As máquinas de todas essas embarcações, entretanto, haviam sido sabotadas por seus tripulantes, não havendo nenhuma em boas condições de navegabilidade.

Ficou acertado reunir todos os internados em um único navio e levá-lo a reboque para o Rio. Foi escolhido o Cap Vilano, o maior deles, e já incorporado à frota de Lloyd sob o nome de *Sobral*, por ser o que se apresentava em melhores condições.

Aí embarcou também uma Companhia do Exército para manutenção da ordem e segurança interna, durante a viagem.

Para rebocar o *Sobral* foi escolhido o paquete *Minas Gerais*, do Lloyd Brasileiro, que fazia linha de passageiros para o Norte. Apesar de não ser aparelhado para as funções de rebocador, era o que, por sua potência de máquinas, melhor se apresentava.

O pessoal da Capitania dos Portos, das Docas, Lloyd Brasileiro, navios da Divisão do Norte, trabalhando com afinco elogiável, dedicação e patriotismo a toda a prova, lutando com falta de recursos técnicos, improvisando soluções, incansavelmente, em começo de novembro dava como prontos, para se fazerem ao mar, rebocador e rebocado.

Ao CT *Santa Catarina* foi atribuída a missão de comboiar com segurança, até o Rio, fugindo às rotas usuais de navegação, esse estranho conjugado: o *Minas*, pequeno em relação ao *Sobral*, sem instalações adequadas de reboque, sem cabos de *manilha* ou *viradores* fortes e novos, arrastava o gigante *Sobral*, sem máquinas propulsoras, mas, por sorte podendo utilizar o leme, e levando em seus camarotes e porões mais de quatrocentos *passageiros* forçados, virtualmente prisioneiros de guerra, pois iam sob forte guarda militar. Seu destino era a Ilha das Flores, na Guanabara, até então Hospedaria dos Imigrantes, mas que para eles seria o que hoje se chamaria um *campo de concentração*.

O *boato*, companheiro inseparável da guerra, semeava de corsários alemães a costa entre Recife e o Rio. Vivíamos, todos, instantes de grande tensão.

A ordem de partida foi dada.

Cabe transcrever o Termo de Viagem constante dos assentamentos do pessoal do CT 9, termo também breve e frio, como o citado telegrama 183.

Eis seu texto:

“Viagem de comboio. Comboiando o pacote *Sobral* que navegava a reboque do pacote *Minas Gerais*, trazendo os internados alemães que se achavam no Recife, suspendeu do Recife em 3 de novembro, fundeando no Lamarão, no mesmo dia. Suspendeu do Lamarão com destino ao Rio de Janeiro, dia 4 e chegou ao Rio de Janeiro a 13, comboiando sempre os pacotes acima referidos. Durante a travessia esteve sempre em rigorosa vigilância e preparado para combate. Bordo do CT *Santa Catarina*, no porto do Rio de Janeiro em 13 de novembro de 1971. Assinados: M. A. Gama, Comandante, Assunção 2º Ten. Comº.”

O que se esconde sob tão singelo relato? Para não fugirmos à verdade ou cairmos em exagero, traídos pela memória, consultemos a frieza do Livro de Quartos, registro precioso onde, de 4 em 4 horas, oficiais de serviço registram, com sobriedade e laconismo, as principais ocorrências havidas no período.

Primeiramente: porque, por quase 24 horas ficou o *Catarina* no Lamarão, (fundeadoiro externo de Recife) sempre batido pelo vento e mar, castigando duramente um pequeno navio, do porte dos nossos antigos CTs?

Simplemente para dar tempo à saída do porto, do pesado comboio com pouca capacidade de manobra, agravado pela inexperiência do pessoal e problemas com o extenso e pouco maneiro cabo de reboque além das dificuldades inerentes à Praticagem do Porto.

As 5 horas da manhã de 4 de novembro, vencido o farol de Picão, punha-se o comboio em marcha. Devido à baixa velocidade que o *Minas* poderia manter, de 4 a 5 nós, o CT foi obrigado a usar uma só máquina motora, regime de sacrifício mantido até o fim da viagem.

Nos dias que se seguiram, e por várias vezes, o comboio foi obrigado a parar ou a reduzir a velocidade para reparo ou reforço dos cabos de reboque. O *Catarina*, nessas ocasiões, evoluía em torno dos navios, atento a qualquer emergência,

Aqui se impõe mais uma transcrição: “Quarto de 8 às 12 de 9 de novembro de 1917 — Tempo ameaçador céu encoberto. Mar de pequenas vagas. Vento fresco de NNE”. Às 9.35h o *Minas Gerais* avisou estar o *Sobral* com avaria no leme. Devido à consequente diminuição de velocidade, fiz um *ala e larga* para postar o navio à popa do comboio. Não havia entrado ainda na formatura quando foi recebido o seguinte rádio: “*Sobral* pede sua intervenção pois tem fogo a meia nau”. Imediatamente levei o fato ao conhecimento do Sr. Comandante, que assumiu a direção da manobra. Com as duas máquinas a toda força o *destroyer* aproximou-se do comboio. Logo a seguir o *Minas* radiotelegrafou: “*Sobral* pede para *destroyer* se aproximar pois tem revolução a bordo, apesar de quase sufocada. *Sobral* pede intervenção urgente do *destroyer*.” Como não fosse indicada a natureza da intervenção pedida, nem da perturbação havida a bordo do *Sobral*, o Sr. Comandante mandou preparar a artilharia ficando de prontos

dão. Às 11:30h, finalmente, avisou o *Minas* estar seguindo aumentando a velocidade e que o *Sobral* governava à sua popa. As guarnições dos canhões encostaram, ficando entretanto de sobreaviso. O *destroyer* navega nas águas do *Sobral* "SMN".

O estado do mar se agravara, o vento rondara para SW, castigando muito os navios, o que levou o *Minas* ainda nessa noite a reduzir a marcha, aprofundando ao mar, só voltando ao rumo na manhã seguinte.

Prosseguiu, desde então, a viagem para o Rio, sem mais ocorrências dignas de registro.

O que acontecera, porém, no dia 9?

A curiosidade de todos, a bordo, era imensa, pois nenhum esclarecimento nos chegara sobre os fatos aparentemente graves acima relatados.

Pasmem, porém!

No Rio, o Sr. Comandante conseguiu apurar que nada se passara no *Sobral*, que os rádios do *Minas* eram um *inocente* passatempo do telegrafista de serviço, desejoso de ver como o *Catarina* se portaria numa emergência!

Enquanto isso, o pequeno CT, navegando em alta velocidade em torno do comboio, sob vento duro e mar agitado, cabriolava, saltava, mergulhava a borda na vaga, cobria-se de proa a popa da espuma de arrebentação das ondas, enquanto a marujada, amarrada aos canhões, ao passadiço para não ser arrebatada pelo mar, mantinha-se firme, heróica, pronta ao cumprimento do dever.

E o que terá acontecido ao irresponsável telegrafista? Nunca o scubemos, mas espero que não tenha ficado impune, tanta leviandade ou perversidade.

Cumprida a operação, entregues o *Minas* e o *Sobral* às autoridades competentes, aprestou-se o *Santa Catarina* a

se reunir à Divisão do Norte a que pertencia.

Se relembro com tanta minúcia todos esses fatos é porque nenhuma referência foi feita em Ordem-do-Dia ou outro documento pelo desempenho cabal da tarefa do comboio, *primeira operação de caráter nitidamente militar, desempenhada por uma unidade da Marinha na guerra a que o Brasil fora arrastado.*

Esse esquecimento talvez se explique porque no Rio todas as amplitudes tinham sua atenção e suas atividades voltadas para os preparativos da DNOG, missão de alta responsabilidade e que empolgara a Marinha.

Em 18 de dezembro de 1917, deixávamos novamente o Rio, chegando a Salvador a 21.

Como disse antes, o *Catarina* acabara, há pouco, de fazer grandes obras e era um navio não só em excelentes condições materiais, como guarnecido por gente altamente disciplinada, muito bem adestrada e afeita ao navio a quem se apegava, a quem amava, como acabara de dar provas.

Estava naturalmente indicado para ser incorporado à Divisão Frontin, motivo porque não constituiu surpresa a ordem, poucos dias depois recebida, de regresso ao Rio.

Deixando Salvador a 31 de dezembro de 1917, fundeava o CT 9 no Rio, às 04,30h de 3 de janeiro de 1918.

A DNOG começava a tomar corpo; ganhava uma excelente unidade.

Essa, porém, é outra história, como diria Kipling.

A outros, melhor dotados, o seu relato.

Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1974.

Aditamento:

Relação dos oficiais e guarnição do CT 9 em novembro de 1917.

Oficiais e guarnição do CT. *Santa Catarina* em novembro de 1917.

CC Mário Amaral Gama — Comandante

CT João de Lamare S. Paulo — Imediato

1º Ten. Adalberto Lara de Almeida — Encº torpedos

1º Ten. Deodoro Neiva Figueiredo — Encº destacamento

- 2º Ten. Diogo Borges Fortes — Encº navegação
- 2º Ten. Garcia D'Avila Pires de Albuquerque — Encº artilharia
- 2º Ten. Roserval Nelson de Assunção — Comissário
- 1º Ten. E.M. Leocádio Joaquim da Costa — Chefe de máquinas
- 2º Ten. E.M. Flávio Oliveira Machado — Encº da mestria de BE
- 2º Ten. E.M. Manoel Pinto Bittencourt — Encº das caldeiras
- 2º Ten. E.M. Arnaldo Ferreira Gomes — Encº da eletricidade e máquinas auxiliares
- 2º Ten. E.M. Manoel Pereira Reis — Encº motores de BB

Estado-Menor

- C. Mestre Hermógenes de Araújo Câmara
- Fiel 2ª C1 Antônio da Silva Júnior
- 2ª CL Tertuliano de Menezes Campos

Mecânicos

- Cândido Colon
- Silvério Teixeira dos Santos

Guarnição

- 2º Sg. foguista — Augusto Joaquim da Costa Cavalcante
- 2º Sg. Auxiliar de enfermeiro — Sebastião Fernando de Souza
- 3 cabos, 10 1ªs classes, 7 2ª classes, 13 grumetes da Companhia de Foguistas.
- 6 1ªs classes, 2 2ªs classes, 2 3ªs classes — foguista contratados.
- 3 cabos, 4 1ªs classes, 3 2ªs classes — marinheiros.
- 2 taifeiros cozinheiros
- 2 dispenseiros
- 4 criados.

LIVROS

GUILMARTIN Jr., John Francis *Gunpowder and Galleys: Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*. London, Cambridge University, 1974. 321p. il. (Cambridge Studies in Early Modern History)

Editado pela Cambridge University Press, e incluído na coleção *Cambridge Studies in Early Modern History*, surge, neste início de 1975, um livro que certamente marcará época entre os muitos estudos dedicados à História Marítima: *Gunpowder and Galleys*.

Aproveitando-se de um tema cuja história factual é bastante conhecida — a guerra marítima entre turcos e cristãos, no Mediterrâneo — o Professor JOHN FRANCIS GUILMARTIN JR. (U. S. Air Force Academy) realizou trabalho da maior importância, quer para os cultores do passado marinho, quer para os que se dedicam ao estudo da moderna estratégia.

Paralelamente a um correto exame dos principais combates, balizados por Jiddah (1517) e Lepanto (1571), Guilmartin Jr. estuda a evolução da tática do emprego das galés, em função do aperfeiçoamento do armamento individual e da artilharia. De grande impor-

tância é a análise que faz nos reflexos naquela tática, do surgimento de uma nova tecnologia: o ferro fundido na fabricação do armamento dos navios.

No entanto, o que torna o livro em recensão indicado para leitura obrigatória de todo profissional da guerra no mar é o capítulo *The Mahanians' fallacy*. Parece-nos de luminosa oportunidade a demonstração ali feita do erro em que incorrem muitos historiadores ao aplicar generalizadamente os conceitos de Mahan sobre *Poder Marítimo* e *Domínio do Mar* — generalização que não fez o próprio autor de *The Influence of Sea Power upon History* — conceitos que, em circunstâncias especiais, a cada dia mais freqüentes, são de dúbio valor para correta compreensão de diversos conflitos navais.

Um outro conceito de Mahan: a importância vital do comércio marítimo para nações engajadas naqueles conflitos é, igualmente, considerado suspeito pelo autor, que faz crítica pertinente a respeito.

É evidente que, embora cuidando especificamente do Mediterrâneo no século XVI, os resultados alcançados pelas especulações de Guilmartin Jr. podem ser extrapolados para assumir o maior interesse como subsídios aos modernos analistas.

MAX JUSTO GUEDES
Capitão-de-Mar-e-Guerra.