

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-

seu envolvimento, 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 masts, 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 dizia 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, barloventando 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 hū 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 graos, 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 Brasilica*, 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 capitanias:

“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 Capitanias 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 capitanias. 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, resgataram 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 tambem 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 Tamaraçá 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 catorze 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 Etẽdẽdo 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 Pernaõbucou oude o g^{dor} Gpar de Sousa trataua de mãdar socorro de mantim^{tos} aos nossos Ë dous caraueloiins com crdẽ que fossẽ tẽ 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 Pernaõbucou”. (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 (séclo 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-

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 Aparceado, 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-

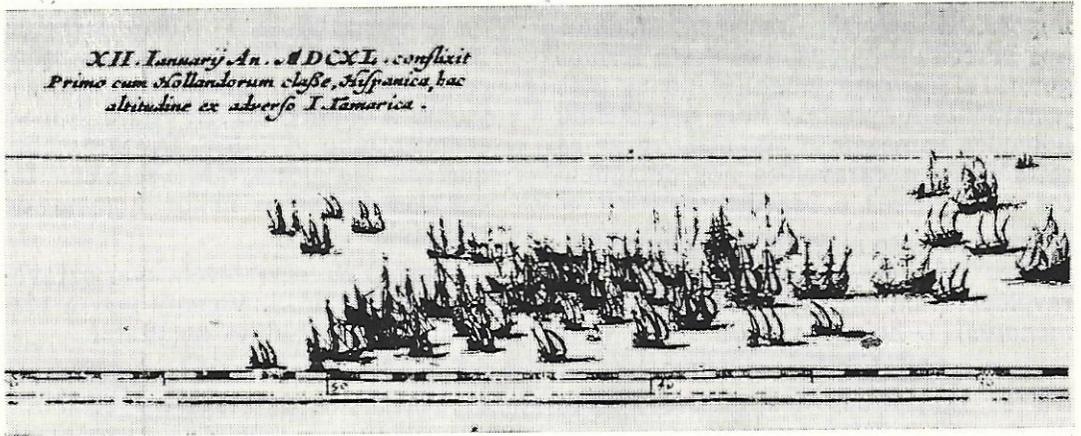


Fig. 5 — Batalha da Ponta das Pedras (12 de janeiro de 1645), da qual participaram nove barcos latinos da costa ou caravelões. Gravura do mapa *Praefecturae Pernambucae pars borealis, una cum Praefecture de Itamarica*, da obra *Rerum per octennium in Brasilia*, de Gaspar Barleus.

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 proibía 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 Prof^a 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 Prof^a 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 ayau 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.

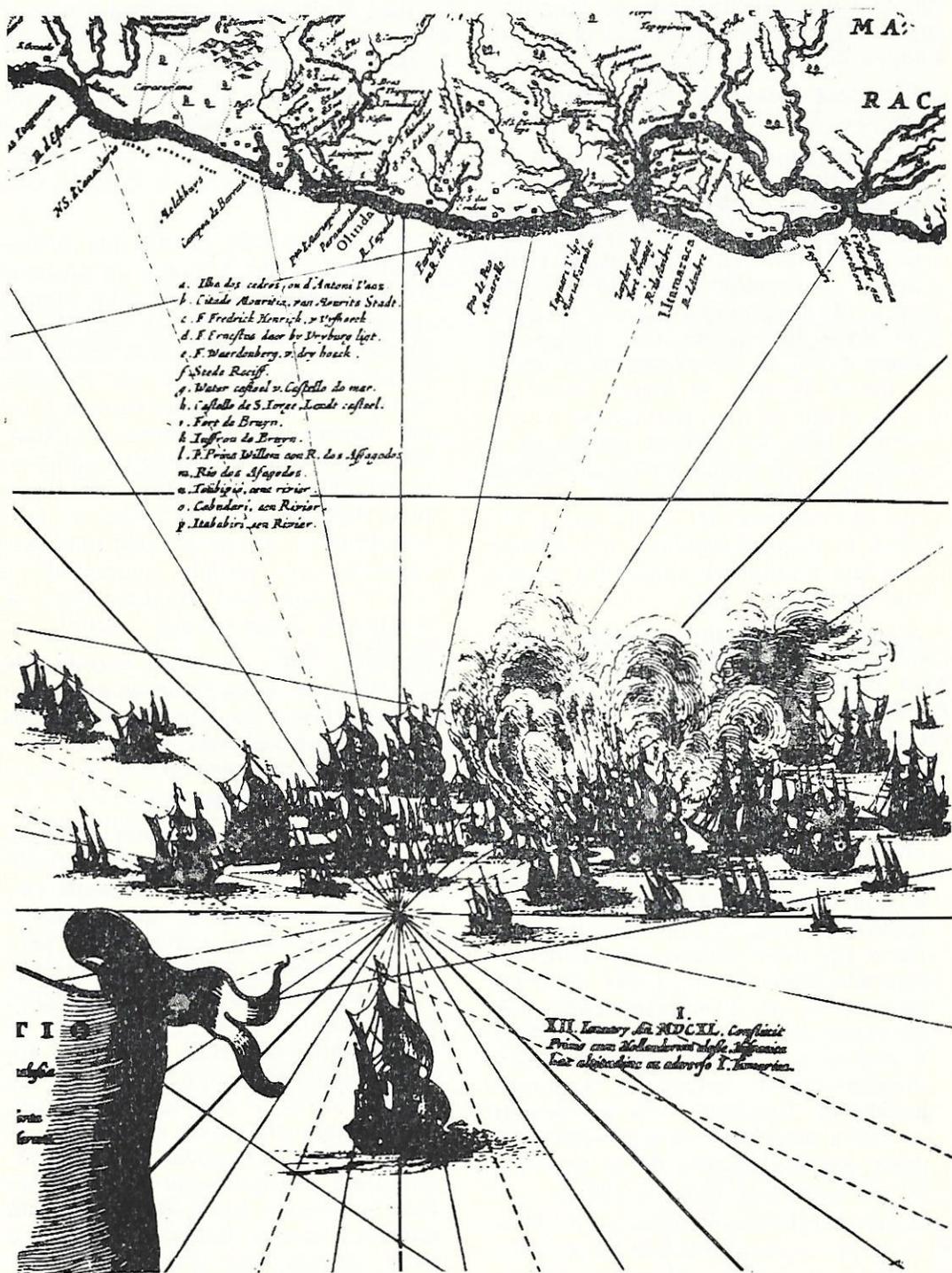


Fig. 6 — Outra representação da batalha de 12 de janeiro de 1640 (pormenor de mapa pertencente à Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores).

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 embarcação 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,

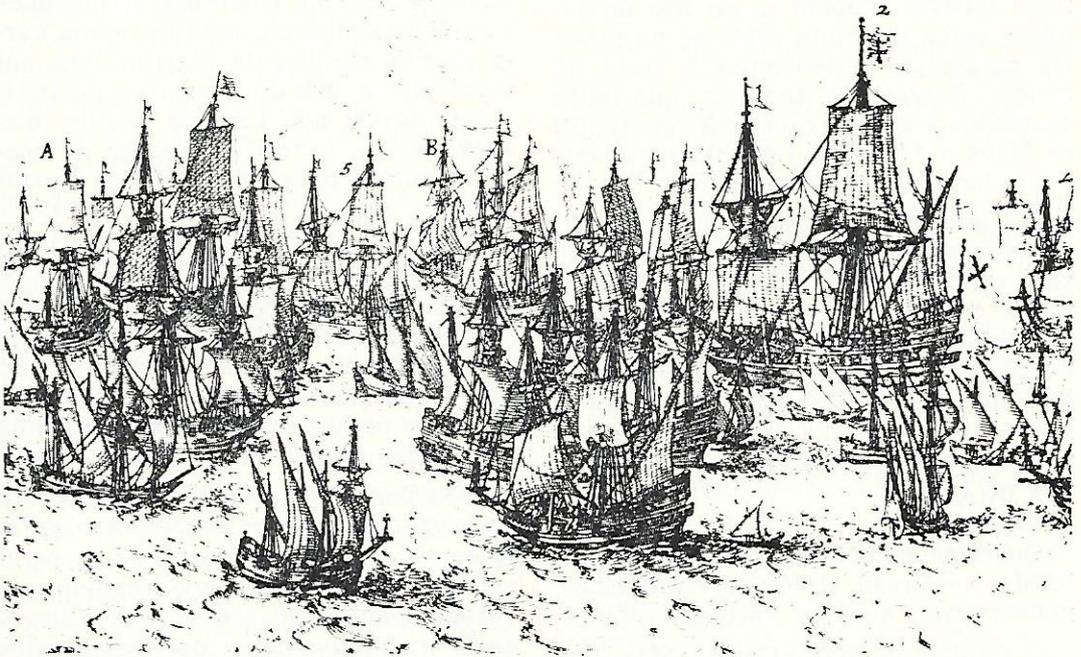


Fig. 8 — Barcos pequenos, de velame exclusivamente latino, na batalha de 12 de janeiro de 1640 (pormenor da gravura com o título *Prima praelium navale inter i. Itamaricam et Go'anam XII ianuar.*, de F. Post, que ilustra a obra citada de Barleus).

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 bombardra a 9Urs. e 3 ũ q. ¹
	de espingarda a 12 Urs.
<hr/>	
306 U 800	monta art. ^a e moniões tresentos e seis mill e oitocentos rs.
410 U 750 rs.	os mantimentos pera 25 p. ^{as} quatrocentos e dez mil rs. setecentos e cincoenta 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 caraveas, 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, semelhante 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 caravelão 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 Vassalos 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 Políticas 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.