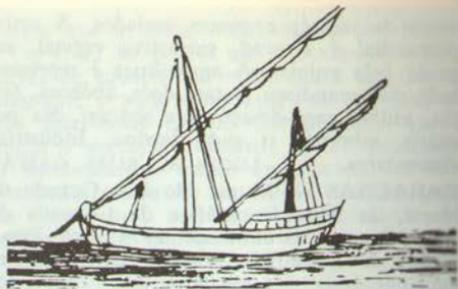


Caravelas latinas: à esq. — de um mapa de Juan de La Cosa, Sevilha, 1500; à dir. — desenho de Duarte de Armas



fonte ou poço e às vezes com uma mesquita, ladeado de um pórtico que dava acesso às dependências dos viajantes, estábulos e depósitos de mercadorias. O seu funcionamento era garantido pelas rendas de fundações piedosas.

M. AUGUSTO RODRIGUES

CARAVELA — NÁUT. I) Origem — Não podemos atribuir ao barco chamado «caravela», que é nome usado entre nós pelo menos desde o séc. XIII até ao séc. XVII, uma constância de forma equivalente à do nome. A C. do séc. XVII tem muito pouco de comum com o que podemos imaginar ter sido a do séc. XIII e, entre estas duas, bem diferente seria a do séc. XV, a dos Descobrimentos. No que todas convergem é no facto de, em relação aos outros navios seus contemporâneos, pelo menos as menos antigas, serem mais pequenas, mais ágeis e mais velozes do que eles. Muitas origens têm sido propostas para o nome C. Parece estar agora aceite em toda a parte, e quase sem discrepância, ser ele um vocábulo nascido em Portugal e derivado do nome «cáravo», de um barco árabe. A ser assim, temos de admitir que a C. de pesca, pela 1.ª vez citada num foral doado por D. Afonso III, em 1255, à vila de Gaia, já tinha alguma coisa que ver com a náutica muçulmana. Como seria este barco, que, por aquele documento e por outros seguintes, se sabe ser de pesca e de pequena cabotagem? Não nos custa aceitar que o seu aspecto não diferiria muito, em linhas gerais, dos recentemente desaparecidos batéis da Nazaré e da canoa; barco pequeno, de boca aberta, talvez simétrico, com quilha, e vela triangular ou de pendão. Esta seria a «C. pescareza». São desconhecidos quaisquer docs., de qualquer ordem, do séc. XIV, referentes à C. Sabe-se tb. lamentavelmente muito pouco, no campo arqueológico, sobre os navios do séc. XV, anteriores aos meados da centúria, além da grande evolução que concluiu pela «nau de três mastros». E mais nos pesa a ignorância geral sobre as particularidades da C., por ser este, de todos os navios daquela época, aquele que mais directamente nos toca, pois foi ele o instrumento admirável que permitiu os primeiros descobrimentos port. Para essa ignorância contribuiu decisivamente a «política de sigilo», usada depois dos primeiros achamentos e vigorosamente sustentada por D. João II até ao Tratado de Tordesilhas. O pouco que ora se sabe tem ainda como princ. apoio os estudos arqueológicos e históricos de Lopes de Mendonça, operosamente seguidos por Qui-

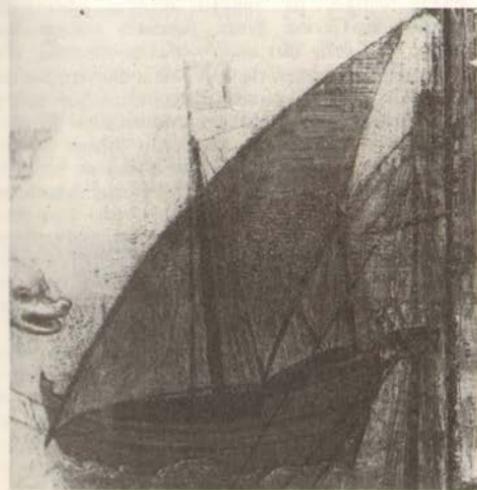
rino da Fonseca, Jaime Cortesão, Damião Peres e poucos mais. Sobre eses estudos, com novas interpretações de alguns dos docs. estudados e com alguns estudos estrangeiros que podem relacionar-se com estes assuntos, parece-nos de aceitar a verosimilhança do que se segue.

II) *Influxo árabe* — O alastramento das conquistas muçulmanas por todo o Norte de África, culminando com a ocupação da Península Ibérica no séc. VIII, trouxe a todas as respectivas costas o influxo da civilização ár. e com ela novas ideias na prática marítima; entre estas a vela triangular, *alla trina*, desconhecida no resto do Mediterrâneo ou apenas usada como vela auxiliar ou de compensação e não como princ. motor, eminentemente propício à navegação «contra o vento», ou bolina, então completamente ignorada naquelas zonas. O génio ár., na arte, na guerra, etc., opunha-se pela leveza e pela mobilidade ao peso e à força dos bárbaros cristãos. Considera-se como a forma de montar «à ginetas», toda de flexibilidade, se opõe à equitação «à brida», monolítica, dos guerreiros cristãos. Assim tb. a sua construção naval era mais leve, mais fina, do que a construção do Norte do Mediterrâneo e ainda mais do que a do Atlântico, com temporais e mares de maior violência. Os barcos ár. eram, pois, extraordinariamente móveis, capazes de uma bolina muito cerrada (qualidades que viriam a refinar no xaveco do séc. XVII, barco de piratas e corsários), devido ao seu velame latino; mas certamente de cascos leves e pouco robustos. O objectivo do infante D. Henrique era a exploração da misteriosa costa atlântica de Caravela latina (de uma iluminura sobre Lisboa, de Simão Beninc)



Africa, empresa que partiria da costa do Algarve por ser mais próxima daquela. Os barcos que dali partiam para o desconhecido tinham de ser de pouco calado, pois ignoravam-se os fundos que se iam encontrar; tinham de ser pequenos e de pequena tripulação, 50 a 100 tonéis e uma ou duas dezenas de homens, pois havia que levar provisões e mantimentos que dessem para a ida e para a volta; e pela mesma razão havia que ir e voltar depressa. A linha mais directa NE-SO, para o caminho, tinha justamente ventos dominantes nesse sentido, i. é, na ida teriam vento de popa mas na volta teriam vento poenteiro, o que obrigaria a uma grande, longa volta ou a um barlaventejar cerrado, assegurando volta mais rápida. De aqui e das condições expostas, o ser indicada para essa empresa a vela latina. A «criação» port. da C. é essencialmente a inteligente adaptação de um barco ár. de velame latino, reforçando-lhe o casco para a navegação atlântica sem perda das suas qualidades de finura de que-rena originais. Não será mais do que uma adaptação, como sempre aconteceu com as coisas do mar, onde a súbita «invenção» de um barco, em tudo inédito, seria incompreensível. Mas tem o valor de uma autêntica criação, e isso, universalmente reconhecido, constitui a glória dos nossos construtores e pescadores-marinheiros. Destes navios disse o veneziano Cadamosto, que bem os conheceu, «sendo as C. de Portugal os melhores navios de vela que andam sobre o mar [...] julgava impossível não poderem navegar por toda a parte». Assim se teria chegado à C. dos Descobrimentos ou «C. de descobrir», nome que lhe foi dado na época, segundo averiguou Jaime Cortesão. A política de segredo procurava evitar aos estrangeiros o conhecimento das cartas de navegar e da forma das C., sendo condenado pesadamente quem vendesse ou mostrasse a estranhos algum daqueles barcos. Mas que poderia caracterizá-los que não estivesse à vista de qualquer espião em Lagos? É obvio que tal proibição apenas procurava impedir o conhecimento das obras vivas da C. e do seu interior.

Caravela latina (de um painel de Gregório Lopes, guardado na Igreja da Madre de Deus, em Lisboa)



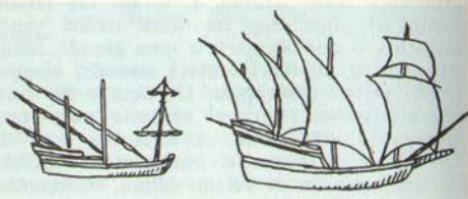
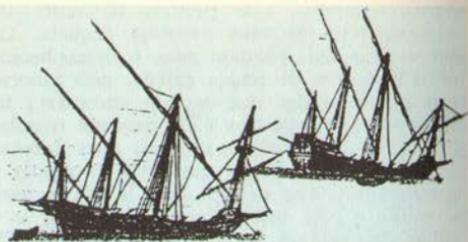
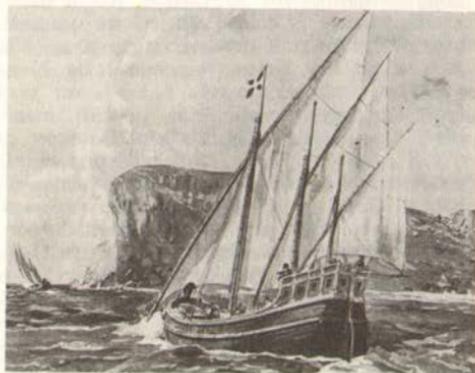
Caravela manuelina (do Atlas de Pedro Reinel)

III) *Características* — Somos assim levados a supor que a C. de descobrir, toda feita para a velocidade e para a bolina, deveria ter sido um navio baixo, umas vezes coberto, outras de boca aberta, de velame latino bastardo, com um mastro a meio ou dois ou três mastros, e nestes dois últimos casos sempre maior o de vante e sempre a meia nau. Para ré decresciam mastros — mastro grande, mezena e contramezena — e velas, exigindo a última um botaló. A popa seria redonda e sobre ela existia um castelo de um só pavimento. Isto se conclui de desenhos e de pinturas do começo do séc. XVI, os primeiros docs. plásticos conhecidos. Devendo o casco poder suportar o adernamento que uma forte bolina provoca, e não podendo ter um grande calado, deveria suprir a falta de grande quilha por uns flancos largos. Estas características, com a de uma proa afilada, são ainda as características de algumas pequenas embarcações de pesca algarvias, lanchas ou enviadas. Em barcos de maior porte, como as canoas do alto e nos antigos caiques, barcos que na tonelagem se aproximavam da que conhecemos de algumas C., a manobra de cambiar a vela era feita, ainda há poucos anos, na proa do barco, muitas vezes varrida pelas águas, proa baixa e rasa, para permitir esta manobra, por dois homens, que, abraçados ao grosso carro de uma verga de 25 m, a põem a prumo, para a deslocar de uma a outra borda, obrigando-se a passá-la rente à ré do mastro, síncronos com a voz do arrais ao leme e com o companheiro que muda a posição da amura. É coisa difícil e perigosa, só realizável por homens de saber e coragem como são, ainda hoje, os marinheiros do Algarve. Assim seriam os do Infante e, como aqueles, forçosamente teriam de fazer a mesma manobra. Não admira que as gentes dos mares do Norte prefiram, à latina, a vela redonda ou a de lugre, de menos rendimento, mas tb. menos perigosa. Já dizia Garcia de Resende na *Crónica de D. João II*: «[...] porque em todo o mar oceano não há navios latinos senão as Caravelas de Portugal e do Algarve». As 1.ª representações conhecidas de C. port. são de 1500, numa carta de Juan de la Cosa, piloto de Colombo. Poucos anos depois Duarte de Armas e Gaspar Correia tb. as desenharam. Na 3.ª década do século, Gregório Lopes pintou num retábulo de Sta. Auta, da Igreja da Madre de Deus, em Lisboa, uma C. com

muitos e definidos pormenores. Quem estiver habituado a apreciar desenhos e a julgar da decisão e sinceridade com que foram feitos, e se lembrar de que estes são de uma época em que já dominava o gosto pela realidade objectiva, terá de reconhecer a sua idoneidade, além da já reconhecida idoneidade dos seus autores. E poderá verificar que a hipótese acima exposta se pode inscrever naquelas representações, descontando apenas a altura exagerada de alguns dos cascos (menos em Gaspar Correia) e dos castelos de ré, cujos pés-direitos, na realidade, não excederiam 1,50 m.

IV) *Utilização* — Descobertas as costas que era possível descobrir, começaram as grandes viagens de comércio e de ocupação, feitas já por armadas de naus, depois por armadas de naus e de galeões, navios redondos no velame, bojudos, lentos, mais os primeiros do que os segundos, e cuja arqueação foi crescendo durante os sécs. XVI e XVIII. Essas armadas não podiam seguir os caminhos, mais directos, das lestras C. latinas, e tomavam rotas muito mais largas. Para recados entre esses barcos pesados e a terra, para anúncios e notícias, com eles iam algumas das lépidas pequenas C. latinas, chamadas, em virtude das suas funções, «mexeriqueiras». Tb. C. latinas podiam fazer largas viagens, e algumas vieram, isoladas, da Índia para Portugal ou daqui para lá foram. Mas eram barcos pequenos demais para se oporem a qualquer ataque e foram sendo pouco a pouco artilhados e crescendo em tamanho. E para acompanhar as grandes naus, que procuravam ventos de feição, tb. tomaram algum pano redondo, o qual, para ventos de popa, é de maior rendimento e mais cómodo do que a vela latina. Assim apareceu a «C. redonda», tb. chamada «C. de armada». É um barco de quatro mastros, dos quais o de proa armava traquete e velacho (velas redondas) e os outros três armavam latinos bastardos, como os da C. latina de três mastros. Destes três, o de vante continuava a meia-nau. O seu casco era mais fino do que o das naus e tinha mais funda quilha, para a bolina. Tinha, além do castelo de popa, castelo de proa, agora possível, porque o carro da vela latina não indo à proa, não exigia que fosse rasa à proa. Era pois a C. redonda um misto

Caravela manuelina (reconstituição de Roque Gaimero sobre elementos fornecidos por Lopes de Mendonça. Não serão talvez de aceitar a finura de mastros e vergas, a altura do castelo, o volume da popa e a falta da adriça)



Em cima: caravelas de armada (das *Lendas da Índia*, de Gaspar Correia); em baixo: caravelas redondas dos fins do séc. XVI (do *Atlas*, de Ortelius)

da C. e da nau e procurava com isso obter as vantagens de cada um dos tipos: a agilidade e a facilidade de barloutear do primeiro e o poder, segurança e bom andar de vento em popa do segundo. Durou este tipo muito tempo, até se extinguir o nome de C., e dela existem planos, do começo do séc. XVII. Se assim aconteceu, é porque serviu, resistindo às críticas. Não devemos esquecer, todavia, o que sobre esta C. redonda escreveu nos meados do séc. XVI o culto P.^o Fernando de Oliveira, soldado, marinheiro prático e ousado aventureiro: «A mim me parece sempre que caravelas de armada não eram tão boas como são gabadas, por serem um género de navios misturado e neutro, e as partes que tomam de cada um dos outros géneros serem as piores, como mulato.» É, portanto, à pequena e humilde C. de descobrir, tripulada por marinheiros de excepção, que não ignoraram o medo, mas o dominaram, que devemos o nosso reconhecimento. E é de lamentar que o seu nome glorioso de barco especificamente port. seja dado, por port., a qualquer navio antigo, de vistoso velame, cheio de cruzeiros de Cristo. Num precioso tratado de 1616, o *Livro das traças de carpintaria*, de Manuel Fernandes, descreve-se a construção de uma C.; nesse, noutros ainda, e no que sobre C. dizem alguns escritores dos meados do séc. XVI se baseiam, com maior ou menor fidelidade e sentido náutico, quase todas as reconstituições da C. dos Descobrimientos. Embora se trate de documentos fidedignos, não nos parece muito certa essa orientação, pois além de terem passado c. 200 anos sobre os primeiros descobrimientos, as funções a que se destinavam as C. de 1616, e de depois, eram muito diferentes das que se requeriam às C. de descobrir. Parece-nos mais indicado, para a reconstituição destas, procurar as características dos barcos de hoje ou de há poucos anos, que, com cascos e aparelhos afins e de que os barcos de pesca algarvios são os últimos representantes, são capazes de fazer o mesmo que faziam as C. do Infante, nas mes-

mas rotas, com as mesmas imposições, com os mesmos mares e ventos, e com gente igual. É certo que com esta ideia se obtêm reconstituições menos vistosas e coloridas; mas sem dúvida mais verosímeis, mais de acordo com a eficiência e a modéstia deste barco glorioso. A chamada «C. espanhola» do séc. XV é semelhante à nau port. sua coeva. Tem castelo de proa, impossível na C. latina port. por impedir o cambiar da vela. Em Espanha só depois do Tratado de Tordesilhas, quando «o segredo» se tornou inútil, foi usada a C. latina port., como lá mesmo lhe chamavam; e só na costa atlântica contigua à do Algarve.

JAIME MARTINS BARATA

• GEOG. Posto adm., com sede na pov. de Betelhe, da circuns. civil de Bijagós, com., prefeitura apostólica e prov. ultram. da Guiné. É formado pelas ilhas de C. (117 km²), Caraxe (79 km²) e outras pequenas ilhas e ilhéus, com uma área total de 290 km². A pesca e a prod. de óleo de palma e coconote constituem as princ. activ. económicas dos seus 789 h. (1960).

F. DE SÁ E MELO
CARAVELÃO — NAUT. Embora indique aumentativo, este vocábulo designa, como o provou Lopes de Mendonça, caravela pequena ou caravelinha.

JAIME MARTINS BARATA
CARAVELAS — 1) Pov. e freg. do conc. e com. de Mirandela, distr. e dioc. de Bragança. 454 h. em 103 fog. (1960). Orago: S. Brás. Situada na serra de Bornes, a c. 12,5 km ao ESE da sede. Pela arqueologia castreja e dolménica das imediações, crê-se ter havido um primitivo povoamento pré-romano. C. teria sido um dos «villares» velhos da «terra» de Ledra, quase despovoados nos começos da Nacionalidade, e ao proceder-se ao repovoamento, no termo de Bornes. Como paróquia foi instituída depois da I. Méd., desmembrada da de Sta. Marta de Bornes inicial, sendo o cura apresentado pelo reitor desta. Administrativamente, tendo sido sempre do termo de Bornes, aparece no séc. XVIII como pequeno conc., com juiz de vara, homens de «acordo», quadrilheiro e jurados, dependente de Mirandela. Foram seus donatários os Marquizes de Távora até 1759 e a Coroa daí até 1834.

BIBL. Dicc. Geogr.; Corog. Port.; Port. Ant. e Mod.; Dicc. Chorog. F. RIBEIRO

2) Cid. do est. da Baía. 3) Um dos princ. portos do est. da Baía, situado no litoral S do est. 4) Baía do est. da Baía. 5) Munic. da Baía, da zona fisiográfica do Extremo Sul do est., com a área de 3947 km². Pop.: 46 744 h. (1960). Riquezas naturais vegetais:

Caravela latina (de uma gravura setecentista de Ceuta)



Caravela redonda do séc. XVII (de um quadro do Santuário de N.ª S.ª da Nazaré)

peroba, cedro, pau-paraíba, jatobá, eucalipto e várias plantas medicinais; e minerais: manganês e ferro. Activs. princ.: agricultura, pecuária e silvicultura. O primeiro ramo de activ. é o comércio de exportação de madeiras. Na agricultura destacam-se: mandioca, coco seco e bananas. Na pecuária, bovinos e suínos em especial. Indústria extractiva vegetal. 6) Dioc. criada a 21.7.1962, sufragânea de S. Salvador da Baía. Em 1963 contava com sete paróquias e oito sacerdotes para 268 755 h. em 26 924 km² de sup.

LÚCIA M. RUAS GASPAS

CÁRAVO — NAUT. O m. q. carvo, cárevo, cárrebo ou cárbvo. Do lat. *carabu*, por sua vez de *Κάρραβος*. Barco pequeno forrado de peles grosseiras; pequena embarcação moura ao serviço de um barco maior; navio mercante ár., que podia atingir porte considerável e que armava uma ou duas velas latinas. Está actualmente aceite ser do nome C. que provém a palavra «caravela», seu diminutivo.

JAIME MARTINS BARATA

CÁRAZINHO — Munic. do Rio Grande do Sul, da zona fisiográfica do Planalto Médio, com a área de 1694 km². Pop.: 35 717 h. (1960). Riquezas naturais: vegetais (pinheiro e erva-mate). A princ. activ. são as indústrias: alimentares, bebidas, madeiras, transformação de produtos minerais, couro e produtos similares, químicas, extractiva de produtos minerais, papel e papelão, metalúrgicas, etc. A avicultura e a apicultura são tb. importantes. Os princ. produtos agrícolas são: trigo, milho, mandioca e arroz. Na pecuária: suínos, bovinos, ovinos, equinos, muare, e caprinos. Há activo comércio de exportação de produtos agro-pecuários e industriais.

LÚCIA M. RUAS GASPAS

CARBALLIDO (Emilio) — Dramaturgo mexicano (n. 1925) dos mais representativos do teatro do pós-guerra na América Latina. Revelado, por meados do séc., ainda dentro das tendências do *costumbrismo*, que preparou a nacionalização do teatro latino-americano, mostrava já, contudo, mesmo nas suas primeiras obras, sinais do Simbolismo, que marcaria mais notavelmente o seu princ. teatro. Uma espécie de fatalidade paira sobre o pequeno mundo triste, céptico, indiferente, frustrado, inútil, de E. C., onde por vezes os planos real e onírico se intersectam e as personagens arrastam a sua melancolia irremediável e a sua solidão. Num propositado