



*Materialidade arqueológica:
entre a Geografia e as
Sociedades Humanas*

**UMA CARAVELA EM DUAS MADEIRAS – O NAVIO
DO VARADOURO DO RIO CÁVADO, ESPOSENDE
(NORTE DE PORTUGAL)**

**A CARAVELA IN TWO WOODS - THE VARADOURO
SHIP OF THE CÁVADO RIVER, ESPOSENDE
(NORTHERN PORTUGAL)**

Recebido a 27 de agosto de 2021
Revisto a 30 de agosto de 2021
Aceite a 31 de agosto de 2021

Ivone Magalhães

Pós-Graduada em Arqueologia Subaquática (IPT)
Coordenadora do Serviço de Museu Municipal de Esposende
ivone.magalhaes@cm-esposende.pt

Resumo

O presente artigo abrange o estudo comparativo das escassas evidências materiais de um navio, nomeadamente dois madeirames, correspondentes ao cadaste de popa, com o seu couce e coral de enchimento característicos da tipologia das embarcações da Idade Moderna de modelo construtivo de tradição Ibero-Atlântica, e que a tradição local presume tratar-se dos vestígios de uma caravela naufragada no estuário do rio Cávado. Esta apresenta um contexto muito semelhante ao navio Aveiro A, até pelo registo da carga de loiça cerâmica. Tornando-se notória a importância destes vestígios pretendemos proceder à comparação das evidências materiais observadas com outros exemplos de casos de embarcações semelhantes, com vista a incluir ou excluir o achado na categoria das caravelas, que na historiografia dos Descobrimentos é a embarcação mais relevante, mas também a mais desconhecida.

Palavras-chave: Esposende, Arqueologia Naval, Caravela, Descobrimentos, Tradição construtiva Ibero-Atlântica.

Abstract

This article covers the comparative study of the scarce material evidence of a ship, namely two timbers, corresponding to the stern with its characteristic couce and filling coral, of the typology of Modern Age vessels of a constructive model of Ibero-Atlantic tradition, and that local tradition presumes that it is the remains of a shipwrecked caravel in the estuary of the river Cávado. This presents a very similar context to the Aveiro A ship, even for the record of the load of ceramic ware. As the importance of these remains becomes evident, we intend to compare the material evidence observed with other examples of cases of similar vessels, with a view to including or excluding the find in the category of caravels, which in the historiography of the Discoveries is the most relevant vessel, but also the most unknown.

Keywords: Esposende, Naval Archeology, Caravel, Discoveries, Ibero-Atlantic constructive tradition.

1. Introdução

Em 1998, aquando da Expo 98 e do impacto que o Pavilhão de Portugal obteve junto da sociedade civil com o reconhecimento do valor intrínseco para o Património Cultural Português da história da Nau da Pimenta Nossa Senhora dos Mártires, cujos vestígios arqueológicos encontrados no Rio Tejo foram notícia nacional, foi comunicado ao Museu Municipal de Esposende a existência, desde 1980, de duas peças de um “navio” presumido da mesma época do navio do Rio Tejo, e cujos destroços teriam sido encontrados no estuário do Rio Cávado por uma empresa de areiros, durante operações de dragagem no canal de navegação com uma draga de mandíbulas, sem data precisa, mas no ano de 1980 (Figura 1).



Figura 1 - Dois madeirames em associação pertencentes ao cadaste do Navio do Varadouro, 1998. Fonte: Arquivo Museu Municipal de Esposende.

Constituíam-se achador António José Saraiva, um dos operadores da embarcação draga, que oriundo de uma família de mestres carpinteiros navais em Azurara (Vila do Conde), e ele próprio mestre construtor naval que pela crise económica sentida na época, no mercado da construção naval tradicional, encontrara emprego alternativo no areeiro que operava, desde os finais dos anos de 1970, no estuário do rio Cávado e, que percebendo a antiguidade do que reconheceu ser um “couce da popa” pelo esporão que apresentava, recusou-se a destruí-lo e a reutilizá-lo no estaleiro, como se fizeram com as outras madeiras que a draga retirou do mesmo local, e ficou com ele, guardando-o no

próprio estaleiro do areeiro, num espaço ao ar livre e à sombra encostado ao barraco de apoio às operações e por lá acabou por ficar esquecido até 1998.

Segundo o achador saíram do mesmo sítio e ainda enroladas em palha algumas loiças, num caixote de madeira que a mandíbula do balde desfez. Por serem muitas as loiças que a mandíbula trouxe para cima do convés da draga, guardou bastantes. Levou para casa umas quantas e deu outras a amigos, pensando serem insignificantes loiças da *feira de Barcelos*, a maior Feira franca tradicional de olaria na região, que no passado era abastecida a partir da grande estrada fluvial que era o rio Cávado. A esposa do achador usou as loiças como pequenos vasos para plantas de ar livre e espalhou-as no quintal (expostas às regas e à chuva terão dessalinizado por essa via), sendo que ao longo de 18 anos muitas se partiram e assim foram deitadas ao lixo. Em 1998 o achador já não se lembrava a quem teria oferecido loiças deste achado. Perdido o rasto destas loiças resgataram-se apenas 4 peças cerâmicas que ainda estavam na casa do achador, usadas como vasilhos (Figura 2).

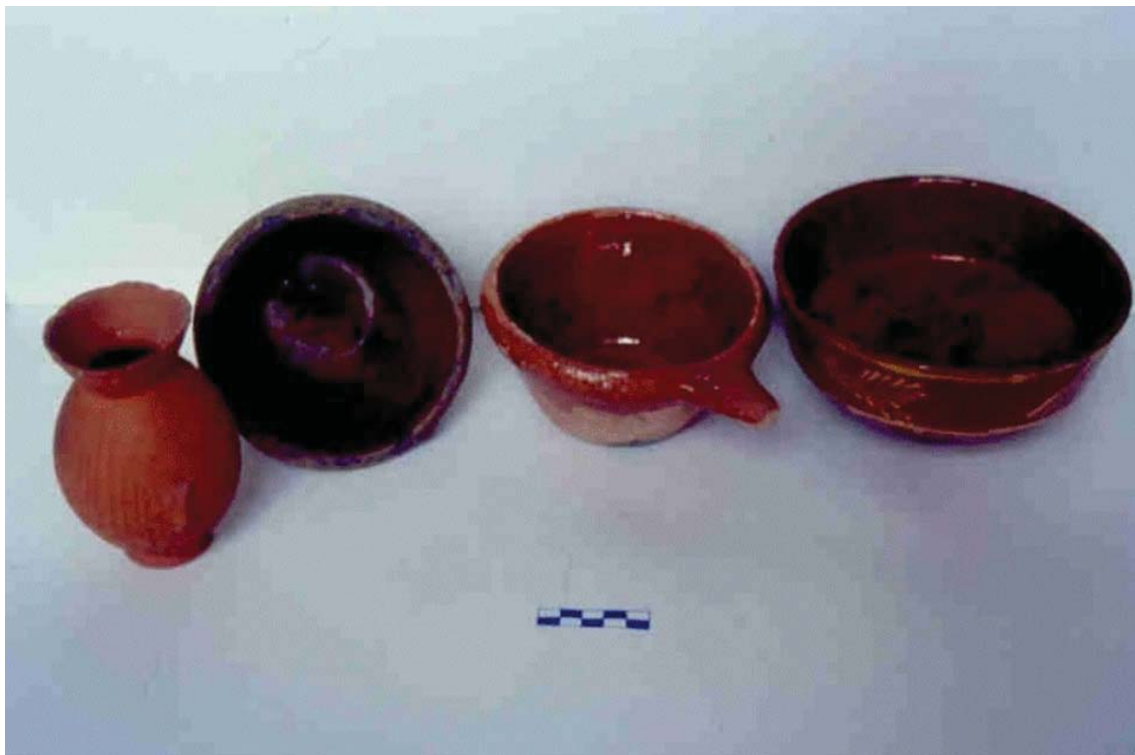


Figura 2 - As 4 formas cerâmicas associadas ao madeirame do navio do Varadouro, 1998. Fonte: Arquivo Museu Municipal de Esposende.

Descrevia-se no auto de depósito no Museu Municipal de Esposende em 5 de Setembro de 1998, nas palavras do achador, que «(...) *tinha apanhado tantas madeiras e caixas de palha com loiças que se desfaziam ao levantar a mandíbula do balde da draga*

que se viram obrigados a passar para outro sítio do rio, mais à frente uns 30 metros pois naquele sítio a areia vinha estragada com os lixos, e a única coisa boa foi o poderem aproveitar os pranchões de tabuado do navio para o estaleiro do areeiro (...)» (Inventário MME.MAR.0140).

Em 2002 deslocou-se a Esposende uma equipa do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS), chefiada pelo arqueólogo subaquático Paulo Jorge Rodrigues com vista a localizar e confirmar o sítio do achado descoberto pela draga, as duas madeiras, o cadaste com couce e o presumível coral de enchimento, ou contracadaste, que pertenceriam a uma pequena embarcação em tudo igual ao navio de “Aveiro A”, e considerada a partir daí pela comunidade piscatória local como uma “caravela”, confirmando uma narrativa local passada entre os pescadores mais velhos de que existia uma caravela naufragada em frente ao porto piscatório.

«Naufragou no Cávado, carregada de louça grossa, de barro, proveniente dos centros oleiros de Barcelos ou de Amares. A sua localização era conhecida desde 1910, altura em que um jovem pescador – Felisberto de Barros Lima, o “Feliz”, andava a pescar às solhas, nas imediações do cais sul. Ao alar as linhas, fortuitamente, uma tábua que supôs e se comprovou depois, ser do costado de uma embarcação. Esta tábua apesar de lhe parecer chamuscada, estava bem conservada e tinha a marca dos pregos ou dos “tornos” de madeira. Daí ter identificado o sítio, utilizando o ancestral método das “marcas” (...) que, pelo norte do Varadouro e no cruzamento do enfiamento do Marco geodésico do Monte do Faro, pela cruz sul da Misericórdia, a umas trinta braças do feiro, se encontrava afundada uma “caravela”, segundo ele (...)» (Felgueiras, 2018, p. 74).

As tentativas de localização do sítio onde a draga tinha recolhido estas madeiras do couce do cadaste foram infrutíferas pois o crescimento de uma ilha de areia sobre o local impediu o uso de meios auxiliares de deteção remota.

Em alternativa foi colhida uma amostra no couce, de dimensão significativa, um retângulo de 8 cm de largura por 8 cm de comprimento e 5 cm de altura, correspondendo ao alefriz e, seguiu através do CNANS para um laboratório para datação, sendo então confirmado tratar-se de embarcação de Idade Moderna com a data aproximada de 1548. Com a morte prematura de Paulo Jorge Rodrigues (1958-2008) o assunto ficou esquecido até 2015, ano em que o achado do Navio de Belinho 1 voltou a focar a atenção na Arqueologia Subaquática de Esposende e, com este novo interesse, chamou-se a atenção para os vestígios do navio de Idade Moderna do Varadouro. Entretanto, confirmava-se

que a datação pelo Beta Analytic Institute teria um erro de 100 anos e que seria datável de cerca de 1448 (Felgueiras, 2018, p. 76), sendo assim um navio mais antigo e remontando ao século XV.

Contudo, estas duas peças nunca foram devidamente estudadas. Quando se têm tão poucos elementos, como no caso em que dispomos apenas de duas peças de madeira, a solução para o seu estudo passa por comparar e encontrar paralelos arqueológicos. Colocamos a questão: poderá um navio reduzir-se a essas duas peças e extrapolando, ser reconhecido como tal? Este foi o ponto de partida para este artigo: encontrar um navio em duas madeiras.

«Temos ao dispor uma excelente colecção de manuscritos dos finais do século XVI e do XVII, sobre construção naval que conhecemos por tratados e regimentos. O seu estudo individual e não comparativo pode nos levar a proposições menos audaciosas, mas que também promovem a ineficácia de um estudo integrado e comparativo no que entendemos para conhecer o navio (...)». (Martins, Teixeira & Fraga, 2013, p. 556).

Com base nesta ideia partimos para um estudo comparativo e integrado o mais possível dentro da circunstância de só existirem 2 peças para esta pretensão. Com este artigo acreditamos contribuir para o interesse no seu estudo, através da comparação com outros navios do mesmo período e tipologia de couce de cadaste, bem como para o seu reconhecimento no quadro dos achados arqueológicos subaquáticos de embarcações da Idade Moderna em Portugal e retirar ilações sobre a possibilidade de ser ou não uma caravela pequena da primeira geração, que se acredita ser a embarcação mais documentada para o rio Cávado durante a Idade Moderna (Felgueiras, 1998, pp. 3-37).

2. O movimento portuário na origem de Esposende

Antes de nos dedicarmos ao achado do Navio do Varadouro importa contextualizar o porto de Esposende na Idade Moderna. Manuel Albino Penteado Neiva, na sua obra intitulada “Esposende: a barra, o porto e a navegabilidade do Cávado - Projectos e Memórias” (Neiva, 2012, pp. 9-20), caracteriza as duas comunidades marítimas instaladas no estuário do rio Cávado, Fão e Esposende. Na margem esquerda está instalada a vila de Fão, alojada no início da curva do estuário, afastada da foz e protegida pelo cabedelo, sendo assim um porto abrigado da dinâmica das marés e possivelmente usado desde época romana como invernadeiro pelos navios que demandavam a barra do Cávado. Fão foi um importante centro salineiro medieval e o

documento mais antigo é do ano de 998, associado à venda de 8 salinas da Condessa Mumadona¹. Constam salinas de Fão no inventário do Mosteiro de Guimarães em 1059, e constam na doação de 19 salinas de Fão ao Convento de Santa Maria do Bouro em 13 de agosto de 1153 por D. Afonso Henriques (*idem*, p. 10). Os naturais de Fão ainda hoje se designam por fangueiros, referente a “fanga” uma medida equivalente a 4 alqueires de sal e que constava nos impostos deste território (*apud* Lopes, p. 547)². Na margem direita (norte) perto da foz destaca-se a vila mais recente, Esposende, elevada á categoria de Vila para sede de um concelho com o mesmo nome, fundado por D. Sebastião em 19 de agosto de 1572 (Neiva, 2012, pp. 9-10). No século XIII era já um sítio de construção e reparação naval e a norte da foz por toda a extensão da praia atlântica seria ainda um sítio de salinas (“marinhas”), que pertenciam ao lugar de Zopães, que por sua vez era da paróquia de S. Miguel das Marinhas (hoje a freguesia de Marinhas).

«Desde muito cedo que a atividade marítima e marinheira engrandeceu e dinamizou a sociedade esposendense tendo-se aqui instalado uma importante colmeia piscatória tendo sido alfoz de uma grande geração de marítimos e construtores navais. No Foral da Portagem de Lisboa de 1377 diz-se que “dos haveres que vierem do Porto e da Vila do Conde e de Fão e de Viana do Lima e de Valença, não vi usar de trazer alvarás nem instrumentos por que pagassem, dos haveres sobre ditos, dízima onde carregavam, mas pagavam aqui onde aportavam”» (*idem*, p. 16).

Na era de quinhentos, a atividade marítima dos portos da Foz do Cávado, cada um com a sua alfandega (na vila de Fão a alfândega era do Conde de Barcelos e na de Esposende era régia e assim revertia para o município), veio contribuir não só para a fundação do concelho de Esposende entregue à vila de Esposende em 19 de agosto de 1572, como graças à separação dos poderes entre o Conde e o Rei, veio permitir a fundação das Confrarias de Mareantes³, homens do mar que estão na base da constituição da Santa Casa

¹ Mumadona Dias, neta homónima da Condessa de Portucale, Senhora deste território que governava a partir de Guimarães e localmente a partir do Castelo do Neiva, situado a 8 km a norte de Esposende, num monte sobranceiro ao mar, na margem direita da foz do rio Neiva.

² Luis Seabra Lopes para o século XII considera o alqueire de sal pela medida antiga, ou “medida pequena de Sangalhos” (Aveiro) que teria 7.164 litros, e assim uma fanga neste período teria 28,656 nas medidas decimais atuais. Luis Seabra Lopes cita Maria Helena Coelho, que na sua tese sobre o Baixo Mondego em finais da idade média (Coelho, 1983, Vol. I, p.149) considerou o padrão pelo “alqueire coimbrão” o mais usado no Entre-Douro e Minho para o final da Idade Média, e equivalente a 14 litros o alqueire e onde uma fanga seria 4 alqueires na medida do alqueire de Coimbra e teria 56 litros sólidos de sal, o que nos parece estar de acordo com as medidas que vão sobreviver no mundo agrícola, a rasa (20 kgs) e a arroba (25kgs), e onde a tradição local aponta como medida útil a arroba e que 2 arrobas equivaliam a uma fanga de sal (50 kgs).

³ Estas duas confrarias são a base das irmandades das Santas Casas no concelho de Esposende, que chegam até ao século XX, sendo as mais antigas instituições concelhias de carácter privado.

da Misericórdia de Esposende (1598) e da Santa Casa da Misericórdia de Fão (cerca de 1600), demonstrando a importância económica do mar naquele período para este território (Soares, 1989, p. 287; Afonso, 2014, p. 9).

«Em 1 de Março de 1521 D. Manuel faz mercê ao Duque D. Jaime dos dízimos do pescado de Esposende e Fão. O tráfego comercial marítimo, principalmente na primeira metade do século XVI, era significativo ao ponto de ter sido mencionado como principal causa para que em 19 de Agosto de 1572 o monarca D. Sebastião concedesse ao então lugar de Esposende o privilégio estatutário de Vila, concedendo-lhe, também, um termo para melhor se governar. Como exemplo dessa pujança comercial 2 importadores naturais de Esposende utilizavam o porto de Vila do Conde para descarregar as suas mercadorias “cujo valor atingiu os 2965 reais”. Da mesma fonte apuramos que, no mesmo período, um mercador esposendense despachou importantes mercadorias por esse porto (...)» (Neiva, 2012, p.16).

Na historiografia local aponta-se o sucesso da nova Vila de Esposende, como entreposto comercial, de reparação naval e de aguada, resultando da boa barra do Cávado e do seu estuário profundo com quase 1 km até o grande varadouro em frente à vila, que permitia a ancoragem de vários navios em simultâneo no varadouro natural do rio, sendo por isso no território do Entre-Douro e Minho o principal porto para *caravelas pequenas* no período de Quinhentos, a secundarizar-se junto com Caminha às praças de Vila do Conde e de Viana do Castelo na época tão importantes como o Porto (Felgueiras, 2010, p. 20, Polonia, 1999, p. 179).

Nessa época o rio era navegável até Barcelos, a Vila condal, que dista 12 km da foz do rio Cávado, contribuindo para o abastecimento e escoamento dos produtos de Barcelos, a sede administrativa do poder no Entre-Douro e Minho do Duque de Bragança e Conde de Barcelos, cujo Paço ducal, também se instalou na margem norte tal como Esposende. A fundação do concelho a partir da Vila de Esposende na foz do Cávado, pelo monarca D. Sebastião em 19 de agosto de 1572, deve ter ocorrido para subtrair parte do lucro dos impostos ao seu primo e senhor desta região, o Conde de Barcelos, vendo-se o novo concelho obrigado a pagar ancoragem e tonelagem dos navios que entrassem a barra e a dízima velha e nova do pescado, enquanto o monarca intencionalmente isentava os calafates e construtores navais do pagamento de impostos, medidas que incentivavam a atividade da construção e reparação naval equilibrando o negócio marítimo (Neiva, 2012, pp. 9-17). Será neste contexto de movimento portuário que se deve encontrar explicação

para o Varadouro de Esposende. De facto, durante os rigorosos invernos, os “varadouros”, quer fossem em Fão ou em Esposende, eram muito importantes. Os barcos quando em rio, não se podem amarrar muito próximo das margens, pelo perigo de, quando em ocorrência de cheia, *desgarrarem*⁴ pois junto das margens comprime-se o caudal de água descendente aumentando a pressão no leito, levando à saída da areia em direção à foz, descalçando a garra da ancora que prende o barco naquele sítio, e este acabaria por soltar-se e ser levado pela corrente e naufragar, perdendo-se. Assim amarram-se os barcos no meio do rio, onde a corrente vazante é menor e menos perigosa, locais ditos varadouros onde o barco vai a varar⁵, mas o meio do rio tem o inconveniente de, quando nas enchentes de inverno (cheias pela chuva) aumentar a altura da coluna de água, pelo que se a amarra não tiver cabo suficiente para dar essa folga, quando a maré sobe e o barco não conseguir também subir acompanhando esse movimento, fica preso ao fundo e *emborca*.⁶

Neste cenário enquadrámos o sítio do navio do Varadouro de Esposende. Quanto à analogia com as pequenas caravelas de cabotagem que operavam nos portos de Esposende e Fão, a certeza de que as primitivas *caravelas* são ainda um enigma pois não beneficiaram de qualquer documento escrito coevo que as descrevesse mas porque as duas peças de madeira deste sítio foram datadas como de meados do século XV, pareceu-nos em teoria poder tratar-se de uma caravela latina da primeira geração, uma embarcação pequena, filiada nas caravelas pescarezas que podiam levar coberta e dedicar-se quando necessário também à *cabotagem*⁷ comerciando para norte desde a sardinha às loiças, ou para sul do sal à cal, navio que teria uma amura baixa para ser capaz de andar a remos quando necessário, pois de outra forma não navegava sem vento nem dentro dos pequenos rios, como o Cávado, com estuário largo, mas com o canal de navegação para montante sempre a estreitar até chegar a Barcelos onde a ponte tardo medieval⁸ com os seus pegões impedia que as embarcações maiores continuassem mais 8 km até Prado, às portas de Braga, sendo esse transito assegurado por pequenos barcos de rio, onde o “batel de Fão”

⁴ Desgarrar - Perder a amarração, soltar e ir de encontro a obstáculos que danificam o casco do navio e levam à sua perda.

⁵ Varar – O mesmo que parar, abrigar, estacionar (statio). Usa-se ainda para designar nas embarcações de pesca quando estas sobem a terra e se resguardam em seco, na praia ou na duna em que se diz “varar em terra”.

⁶ Emborcar- Afogar, submerso pela água que cresce, subindo à sua volta.

⁷ Cabotagem – Navegação à vista de terra, sempre junto à costa, de cabo a cabo e de porto em porto, daí o nome. Termo referente aos navios de comércio e transporte que frequentavam os pequenos portos marítimos costeiros e que se aventuravam no interior de alguns rios. Diferente de cabotagem transoceânica.

⁸ A ponte gótica de Barcelos data de início do século XIV, entre 1325 e 1330, e foi mandada construir pelo 3º Conde de Barcelos, D. Pedro de Portugal, filho bastardo de D. Dinis.

de fundo chato e com cerca de 4,5 metros de comprimento se apresenta como provável herdeiro desses barcos de transfega⁹.

O importante papel da navegabilidade do rio Cávado para pequenas embarcações até junto da Vila Condal, estaria na base da maioria dos direitos dos negócios do mar que o Conde detinha sobre o sal, pescado, construção naval e comércio. O grande movimento marítimo levará ao incremento da pirataria e corso ao longo da costa portuguesa, situação a que o porto de Esposende não ficará alheio mesmo durante o período Filipino, agravando-se após 1640.

«Os navios de 25 até 60 toneladas trariam uma roqueira, um passamuro e três berços, um quintal de pólvora, dez lanços ou piques e quatro arcabuzes. A falta destas disposições era punida com multas e outras penas graves (...) entre 1658 e 1661, das 25 caravelas que pagavam o imposto do sal para a Guerra da Restauração, 9 eram de Esposende e 1 era de Fão. A segurança, o medo da pirataria, a decadência das relações comerciais, obrigavam a que muitos barcos se quedassem nos portos. Em Outubro de 1646 "em frente à costa de Fão e Esposende, deu-se um combate entre dois barcos franceses que tinham saído de Dunquerque e uma caravela que vinha do Porto em direcção a Viana do Castelo. Foi dado o alarme e de Viana partiram em seu socorro dois navios, um deles de Hamburgo. Venceram os corsários e libertaram a caravela então apresada (...).». (Idem, pp.16-17).

Acreditamos que o porto de Esposende na Idade Moderna serviria também como invernadeiro às pequenas embarcações de cabotagem, dedicadas principalmente ao comércio entre o norte de Portugal e a Galiza, resultando desse movimento portuário a presença constante de embarcações de cabotagem no estuário do Cávado. Será neste contexto, provavelmente na sequência de uma forte cheia com vazante de inverno, que terá afundado uma embarcação deste período no estuário do Cávado no sítio do fieiro do Varadouro e cujos restos foram encontrados por uma dragagem em 1980.

«Numa das muitas operações de “dragagens de inertes” de que o estuário foi “vítima” durante a década de 80 e 90, apareceram materiais de interesse arqueológico “constituídos por peças de madeirame de uma embarcação de modelo tipológico antigo e peças cerâmicas intactas associadas a esse madeirame (...) o alerta ao CNANS (Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática), que enviou uma equipa a Esposende

⁹ Movimento de transferir carga de um barco para outro mais pequeno.

em 8 de Outubro de 1998 que confirmou a dispersão do local; a dificuldade em prospeção e identificação do sítio, encontrando-se porém o sítio possível. Ouvindo o achador, José Oliveira Saraiva, homem ligado à construção naval, este disse estar convencido de que se trata de dois navios, pois as peças saíram de quatro locais diferentes, afastados mais de quinze metros entre si (...)» (Felgueiras, 2018, pp.75-76).

3. Caravelas e Construção Naval de Tradição Ibero-atlântica

No norte de Portugal, entre os rios Douro e Lima, existe uma forte tradição naval de características ibero-atlânticas com origem no período dos Descobrimentos marítimos ou Época Quinhentista. A tipologia naval associada a esta tradição corresponde a barcos de quilha e cadaste, cavernados, com rodas de proa e popa simétricas, e de casco forrado a topo, que armavam leme axial, mastro, verga e vela latina cortada no vértice ao terço (velas bastardas). O modelo predominante até meados do século XX é reconhecido desde o final do século XIX como o “modelo do Barco Poveiro” (Filgueiras, 1995, p.11). Nesta tipologia o modelo maior que chegou até meados do século XX e assim bastante documentado, é a Lancha Grande ou Lancha Poveira do Alto, que tinha mais de 13 metros de quilha. No entanto até ao século XVIII, o modelo poveiro apresentou um barco para a pesca, de boca aberta¹⁰ a Lancha do Alto e um outro barco, a Lancha Grande, com 2 mastros e com meia coberta, capaz de fazer cabotagem junto à costa e andar no alto mar sem emborcar água com a vaga graças à colocação alternativa de um convés total, sendo este um modelo oceânico de sucesso, que se extingue findo o investimento no comércio de cabotagem entre pequenos portos provavelmente associado ao declínio da pesca da sardinha que alimentava o negócio do sal (transportavam sal na viagem de ida para o norte e a sardinha salgada a granel ou fresca na viagem de vinda para o sul) (Filgueiras, 1976, pp. 265-283). O modelo de lancha de cabotagem de 2 mastros manteve-se em Caminha com o nome de Lancha de Caminha até ao final do século XIX. No início do século XX ainda existiam lanchas de boca aberta (Lanchas do Alto) em Matosinhos, Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Viana do Castelo (*Idem*, pp. 237-276). Os estudos da especialidade consideram que o modelo maior, a Lancha Grande, é a reminiscência etnográfica no norte de Portugal das *Caravelas Pescarezas*, enquanto no sul a reminiscência dessa caravela será o *Caique* do Algarve (Filgueiras & Barroca, 1971, pp. 406-409), (Figura 3).

¹⁰ Boca aberta – barco sem convés, sem coberta protetora, emborcam água mesmo com pequena vaga e naufragam. Os barcos de boca aberta não são aptos a navegação oceânica.

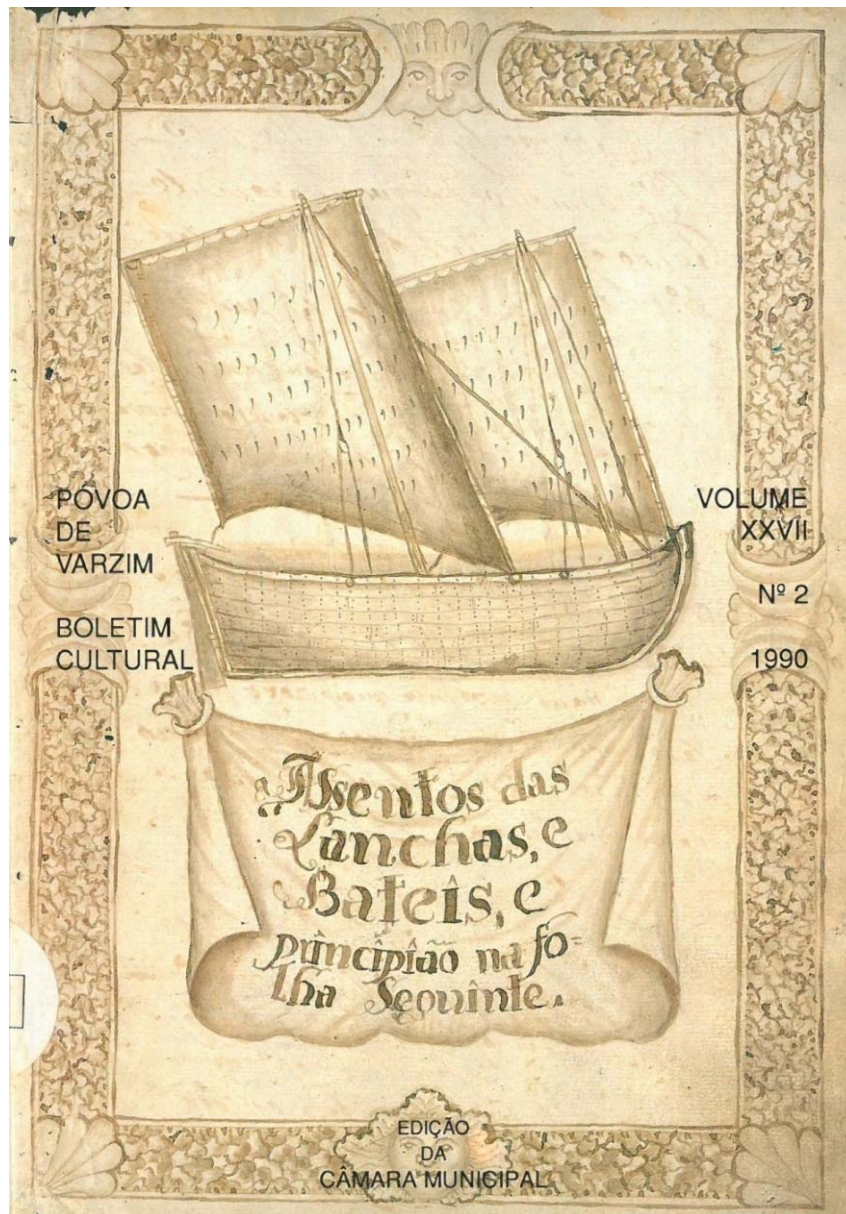


Figura 3 - Capa do Boletim Cultural da Póvoa de Varzim, Vol. XXVII, nº 2, 1990. Imagem do livro “Assentos das lanchas e bateis e principião na folha seguinte” datado de 1789. Fonte: Arquivo Museu Municipal de Esposende

Quanto à construção naval, no território de influência recíproca do Cávado, entre os rios Douro e Minho, surge o Porto e Gaia como os mais importantes entrepostos de comércio marítimo, de construção e reparação naval¹¹. O Douro, pela natureza da barra e profundidade do rio, mesmo no estio do verão, permitia sempre a entrada de navios de grande porte e calado¹² alimentando o importante negócio do comércio marítimo. Remontando à sua antiguidade conhece-se um “statio” romano, ao qual pertenceria o cais

¹¹ Vila do Conde desenvolve-se no século XIV e Esposende no século XV. Ver Polónia, *op.cit.* 1999.

¹² Calado – nome dado à parte submersa do casco, corresponde à coluna mínima de água onde se desloca um barco.

romano de Crestuma descoberto em 2012¹³, e ainda que a tradição popular considere o Barco Rabelo como um fóssil diretor dos navios romanos e assim permanecendo a forma de os construir, esta tradição construtiva naval aparece documentada só no século X, enquanto o Barco Valboeiro, afinal uma lancha grande filiada no modelo poveiro de boca aberta, adaptada à forma de velejar do rio Douro (velas latinas com aparelho de rabela) só aparece documentada depois do século XVI.

«A verdade é que a tradição construtiva naval alimentada também pela reparação naval, pelo menos em Vila Nova de Gaia, remonta ao século X, e a construção de navios maiores ao século XIV (...)». (Claudio, 1976, pp. 10-13). Os estaleiros de Arnelas, Avintes, Quebrantões, Vila Nova e Afurada mantiveram-se ativos certamente desde essa época, e vão chegar até ao séc. XX, construindo barcos que documentam os dois princípios ativos na construção naval do norte de Portugal: a construção em “casco primeiro” (*shell first*) onde predominam os barcos de rio, como a família “Rabela” (Filgueiras, 1963, pp. 350-369), e a construção em “ossada primeiro” (*skeleton first*) onde se destaca o modelo poveiro (Magalhães, 1998, p. 34). A par do Douro coexistiram portos com construção e reparação naval de alguma importância, como Azurara, Pindelo e Vila do Conde, Esposende e Viana da Foz do Lima (Viana do Castelo) documentados entre o século XV e XVI (Polónia, 1999, p. 369).

«É neste contexto que assume particular significado o estudo que Lixa Filgueiras dedicou à caravela portuguesa (Filgueiras, 1971). Trata-se de um valioso exercício crítico sobre um trabalho de Alberto Iria, carente de metodologia adequada, mais motivado pela afirmação das mais valias regionais que pela serena análise dos dados disponíveis. Lixa Filgueiras submeteu-os pelo contrário a crítica adequada, infirmoando a filiação do caíque algarvio na caravela latina dos Descobrimentos (ou vice-versa), mostrando a um tempo o alcance e as limitações de um dos mais poderosos recursos de investigação de que dispõe o arqueólogo naval: a comparação e transferência das técnicas construtivas tradicionais com as das embarcações oceânicas» (Domingues, 2009, p. 30).

Quanto à terminologia, as fontes documentais referem que as palavras mais antigas associadas ao termo “caravela” pertencem à documentação para o rio Douro, onde surgem embarcações com o nome de *cáravo* e de *caravellum* no século XII. No século XIII, no Foral de Gaia de 1255 de D. Afonso III, aparece pela primeira vez o termo

¹³ Obtido na http://62.28.113.172/docs/Comunicado%20Cais_Romano.pdf. [Consultado em 22.08.2021].

caravela, sendo considerado este o documento mais antigo em Portugal com a palavra *caravela* (Claudio, 1976, pp. 21-24).

A expressão “caravela” serve a distintas embarcações, desde logo a pequena “Caravela Pescareza” usada na pesca atlântica costeira, que armava também remos além da vela, a caravela latina de um mastro ou “caravela de descobrir” associada á navegação oceânica e ao descobrimento das ilhas atlânticas nos arquipélagos dos Açores, Madeira, Canárias e Cabo Verde, a caravela redonda ou *de armada*, passando à caravela latina de dois mastros e à caravela grande redonda de 2 mastros. As referências na literatura de época também são várias, mas pouco esclarecedoras sobre como seria uma caravela, sendo o termo usado indiscriminadamente para navio de alto mar: “*Assim convencionou-se na historiografia considerar que as ilhas de Cabo Verde foram descobertas em 1460, altura em que as caravelas de Diogo Gomes e António da Noli aportaram à ilha (...)*” (Carvalho, 2018, p. 73).

O que sabemos é que as primeiras caravelas foram um navio pequeno e muito bem-sucedido na navegação em mar aberto, pela facilidade com que bolinava em bordos (em ziguezague) contra o sentido dominante do vento e aproveitando o vento com a vela em quadrante oblíquo, que por essa característica se tornou o navio mais apto à navegação oceânica naquele período.

A caravela podia também navegar junto à costa e entrar rapidamente à procura de abrigo em embocaduras de rios pela sua capacidade de fácil manobra de vela, pois a vela latina aparelha em verga sobre mastro com aparelho singelo e “escotas” (cabos) que auxiliam a fixação da vela na posição em que oferece mais resistência ao vento para a vela “enfurnar” (encher o pano), arrastando o casco consigo e fazendo navegar o barco mesmo com pouco vento ou com ventos contrários. Como tinha pouco calado (só teria uma coberta e não teria castelo de proa) a parte submersa do casco flutuava em pouca água, podendo navegar em rios pouco profundos. Substituiu assim as Barcas e os Barinéis com tanto sucesso que se tornou o modelo campeão, o mais eficaz, e assim escolhida para a demanda dos “Descobrimientos”, daí o termo “caravela de descobrir” (Matos, 1997, p. 21).

As Caravelas pequenas designam-se por “latinas” e as caravelas grandes por caravelas “redondas” e são tipos de navios distintos. Com a descoberta do Oceano Índico e das suas “monções” (tempestades marinhas caracterizadas por chuvas e ventos fortes que ocorrem na mudança da estação do Verão para o Inverno) a caravela vai ser

substituída por outro navio maior, a Nau, capaz de enfrentar os mares do Índico e as terríveis monções. As naus apresentavam também uma capacidade de carga muito superior às caravelas e, portanto, maior autonomia nas viagens de longo curso. A caravela entra a partir daí numa tentativa de competição com as Naus, e cresce em tamanho, aumentando a arqueação¹⁴. O nome Latina e Redonda vem do tipo de mastream e velame. Além de diferenças na arqueação e na forma do casco a caravela latina, tem um mastro e arma pano triangular na verga no traquete, trabalhando sobre o convés (para o cambar da vela) pelo que não podia levar “castelos” e não podia crescer em tamanho (arqueação). Já a caravela redonda arma de 2 até 4 mastros e usa pano combinado, triangular e rectangular ou sub-rectangular (triângulo cortado num dos vértices que fica na testa da vela), predominando o pano rectangular que se usava no mastro da frente (traquete), e combina a armação, com velas em carangueja, em pendão sobre verga ou latinas, manobrando sobre os castelos de proa e popa, pelo que a caravela redonda é apta a crescer como as Naus (Domingues, 2018, pp.71-80).

O pano redondo no traquete permitia a navegação com vento vindo pela popa (vindo detrás) e assim nesta circunstância aproveitava mais o vento do que os panos triangulares das latinas, pois ficava enfunada como um balão ou “redonda”. Na documentação encontram-se também referências a *Caravelas armadas* ou de *armada* e referem-se a designações de época, que indiciam a sua funcionalidade: caravela de armada significa quase sempre que se destinava à navegação em armada ou ao serviço de armadas. Encontramos caravelas redondas em 1510 nas armadas de Afonso de Albuquerque (Xavier, 1997, pp. 5-7). A caravela redonda está mais próxima das naus e galeões que da sua congénere latina. A configuração da caravela redonda obedece à dos navios maiores em geral, tendo o casco mais afilado e de maior delgado nas cêrceas de popa pelo porte superior, castelos de popa e proa com um ou dois pavimentos e pelo menos duas cobertas¹⁵ (Figura 4).

¹⁴ Arqueação: Caravela latina, entre 20 a 50 toneladas. Nau, entre 200 a 500 toneladas.

¹⁵ Ver também “Caravela”, disponível em <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/c06.html>. [Consultado em 22.08.2021].

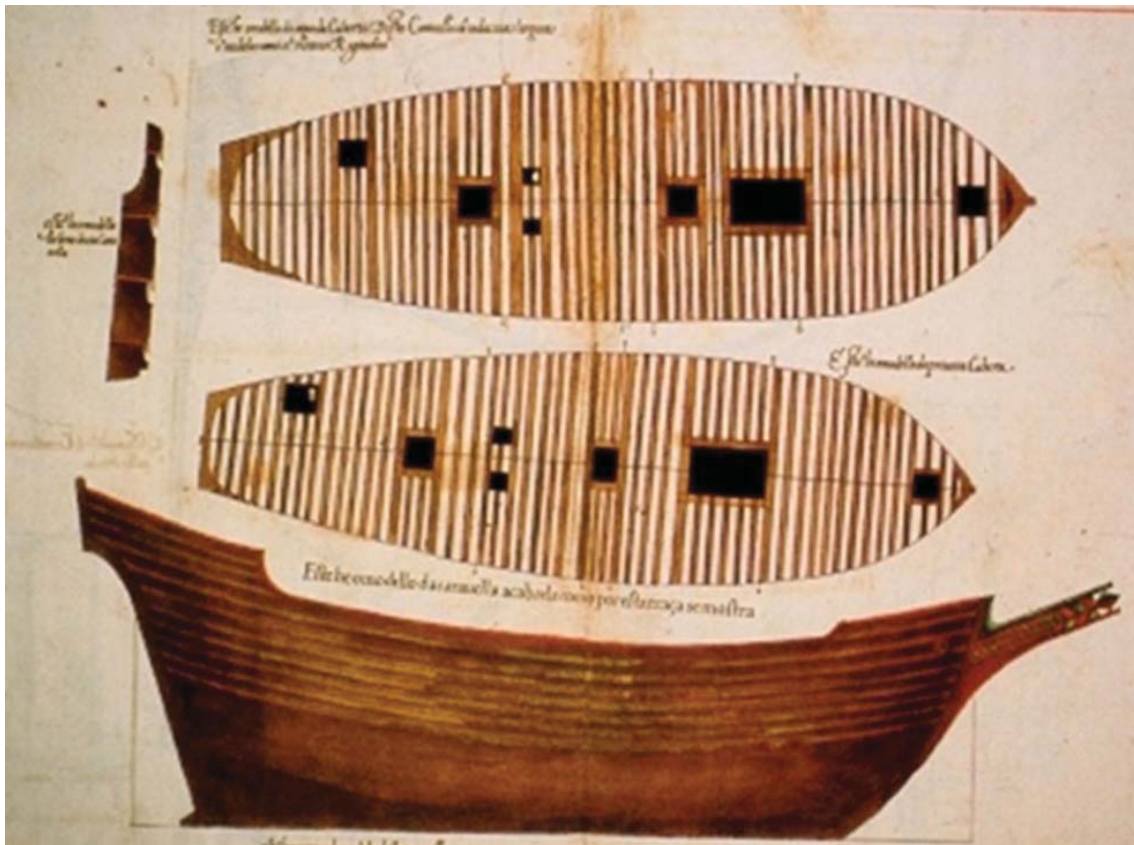


Figura 4 – Caravela, iconografia da caravela redonda de 11 rumos no Livro de Traças de Carpintaria, datado de cerca de 1616. Fonte: Fernandes, 1989.

A caravela redonda foi tal como a latina, durante um curto espaço de tempo, um navio campeão e por isso muito imitado e desenvolvido nos estaleiros locais. Foi adequada ao aumento da arqueação bruta (tonelagem) e de acordo com as tendências que conhecemos para a evolução geral dos navios de vela desde o século XV, primeiro elevaram as superestruturas, e depois arredondaram o casco (maior bojo para carregar) mas vieram paulatinamente a diminuir de destreza náutica e de segurança, sendo substituídas pelos patachos e depois pelos *galeões*, os novos navios do Império que se desenvolvem com grande êxito, junto com as Naus a partir de meados do século XVI, terminando o período áureo das caravelas. O termo caravela extingue-se na documentação no século XVII.

Entretanto, no final do século XX, um projeto revivalista sediado na Associação APORVELA (Associação Portuguesa de Treino e Vela, Lisboa) encomenda a construção faseada de 3 réplicas navegantes de “Caravelas quinhentistas”, aos Estaleiros Navais *Samuel & Filhos* de Vila do Conde, os últimos grandes estaleiros navais tradicionais no território do Entre Douro e Minho. O desenho naval deve-se ao Contra-Almirante, e Engenheiro Naval, Rogério de Oliveira (1921-2021). Este desenhou o navio a que

chamou de “Caravela Portuguesa”, réplica estudada nos diferentes tratados de construção naval da Idade Moderna e interpretada no *Livro de Traças de Carpintaria* (1616) para a reconstituição da caravela oceânica portuguesa do século XV, considerada o primeiro dos grandes navios oceânicos do Império Ultramarino português.

A primeira réplica construída foi a Caravela “Bartolomeu Dias” (1988) para comemorar o 5º centenário do Descobrimento do Cabo da Boa Esperança, e realizou a viagem de Lisboa a Mossel Bay, na África do Sul. Não regressou a Portugal pois ficou integrada no Museu dos Descobrimentos daquela cidade. A APORVELA construiu a segunda caravela para a substituir, a “Boa Esperança” (1990). Esta tem 23,8 metros de comprimento, 6,6 metros de boca (largura) e 3,3 metros de *calado* (parte submersa ou obras vivas). O mastro grande 18 metros, a verga 26 metros e a vela tem 155 metros quadrados de superfície. A terceira réplica designou-se “Vera Cruz” (2000), e é também uma caravela de dois mastros, com castelo de popa e 2 cobertas. Igual à “Boa Esperança”, tem 24 metros de comprimento com 6,5 metros de boca (largura). O mastro grande tem 18 metros, a verga 26 metros e a vela tem 155 metros quadrados de superfície¹⁴. Hoje, graças a estes projetos, sabemos mais sobre este modelo naval, as suas partes constituintes, desde a ossatura ao forro, desde o convés à coberta, desde o castelo de popa ao mastro grande e à verga. Mas estas réplicas são de uma “caravela redonda”, e assim bastante posterior à pequena caravela latina, objeto do interesse para o estudo comparativo do Navio do Varadouro de Esposende. Octávio Lixa Filgueiras (1922-1996) encontrava no Caíque do Algarve algumas semelhanças ao que se pensava ser uma Caravela latina primitiva (inspirada na Caravela Pescareza) pelo que via nestas embarcações tradicionais o natural sucessor das mesmas (Filgueiras, 1971, p. 441) (Figura 5).

¹⁴ APORVELA, disponível em <https://www.aporvela.pt/caravela-vera-cruz/>. [Consultado em 22.08.2021].



Figura 5 - Comparação da silhueta: casco e vela latina no Caíque de Olhão (esquerda) e na Caravela “VERA CRUZ” (direita).
Fonte: Fotografia de José Manuel Carmo, desenhador Naval do Estaleiro Samuel & Filhos de Vila do Conde, construtor da réplica, obtida no Cabo Carvoeiro, em Peniche, em 2000. Arquivo Museu Municipal de Esposende.

O modelo poveiro tem também a particularidade de documentar a tradição construtiva Ibero-Atlântica que remonta ao século XVI, período onde ocorreu um extraordinário salto de qualidade na tecnologia naval e na construção naval e que é caracterizado pelo princípio construtivo de “casco primeiro”, cavernado em ossatura e cavilhado a tornos de madeira, com roda de proa levantada (maior pontal à proa que à ré), com roda de popa em cadaste usando escarvas de ganzepo, com vela latina de grande porte enfiada numa verga maior que o comprimento do casco, com um mastro central com o comprimento do casco, e com o casco forrado a topo e calafetado a estopa e breu loiro¹⁵.

4. O cadaste na tradição naval Ibero-atlântica

O prolongamento da quilha a fazer o ângulo a juntar o plano horizontal com o vertical, na parte traseira de um barco, diz-se *cadaste de popa*. O cadaste faz parte do conjunto das peças mais importantes de um navio.

“Serve-lhes de base a quilha, que (...) é uma longa peça de secção rectangular e dirigida no sentido do comprimento. No extremo de prôa, e como uma continuação da quilha há uma peça -roda de prôa- que se eleva até á parte superior do convez com uma certa inclinação e curvatura, e no extremo oposto ha ainda uma outra peça, perpendicular ou obliqua á quilha, que serve de suporte á popa e de eixo de rotação ao leme, chamado cadaste (...).” (Biblioteca de Instrução e Educação Profissional [1904] p. 4).

¹⁵ Breu loiro – impermeabilização líquida cozinhada e aplicada a quente, feita com gordura de “óleo de peixe”, primitivamente óleo de baleia, depois óleo de fígado de bacalhau, onde se dissolvia a resina de pinheiro (daí a cor amarela ou “loiro”).

No Navio do Varadouro de Esposende estamos perante duas peças do cadaste de um navio de pequena dimensão, filiado na tradição construtiva Ibero-atlântica de quilha e cadaste, mas como só temos o cadaste e uma peça curva que corresponde pela furação e pregadura ao cadaste, que funciona como um contracadaste, fomos em busca de paralelos.

As duas peças do navio de Esposende com o couce em espigão protetor da *madre* do leme, que trabalha dentro desse couce como o caíque de Olhão e não por fora dele, como nos barcos tradicionais do norte, onde encontramos como reminiscência etnográfica no norte de Portugal a tipologia do modelo *poveiro*, com o expoente na réplica navegante *Lancha Poveira do Alto* (1992) e no modelo menor, a réplica *Catraia de Esposende* (1993), embarcações que para contrabalançarem o desequilíbrio gerado pela grande área velica quando armada, e não podendo carregar lastro (não têm espaço e perdiam a flutuabilidade, navegabilidade e habitabilidade, comprometendo logo o sucesso do casco), colocam assim um leme bastante comprido, abaixo da quilha, a servir de patilhão e contrapeso estabilizador (Figura 6).

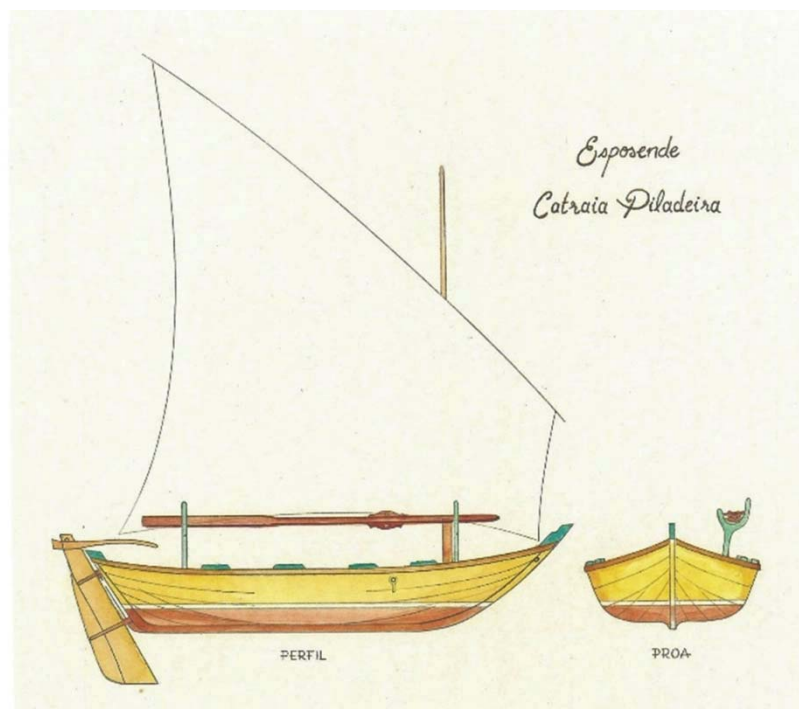


Figura 6 – Leme do modelo poveiro que se prolonga abaixo da linha de quilha. (Magalhães, 1998, p.79).

A popa serve a fazer a infraestrutura do fecho do barco na ré, na parte traseira, pois o barco é basicamente um engenho de navegar em forma de pipa ou de caixão. O cadaste serve a fechar a popa.

“O cadaste é constituído por uma peça de secção rectangular levantada sobre a extremidade ré da quilha e geralmente perpendicular a esta (...). O pé do cadaste entalha n’uma cavidade praticada no extremo da quilha. Como o cadaste é destinado a receber o leme, torna-se necessário que esta parte do navio seja bem solida e por isso se emprega um reforço interior chamado coral ou curva do cadaste, cujo ramo vertical nunca deve ser inferior a 2/5 do comprimento do cadaste (...).» (Biblioteca de Instrução Profissional [1904] pp. 21-22).

Nas embarcações tradicionais atuais, que podemos considerar as herdeiras dos modelos do passado, a traseira do barco ou ré, apresenta diferentes popas conforme a tipologia e a região do país. Pode ser abicada como uma proa, como nos barcos de popa e proa simétricas, do género da Lancha Poveira ou dos Meia-lua de Ovar, ou ser cortado em painel, abrindo em triangulo para a superestrutura para cima, como a Aiola de Sesimbra ou as Netas da Nazaré, ou cortado em leque (ou rabo de pombo), como nos Galeões do Sal de Setúbal e nas antigas Traineiras de Peniche e Matosinhos. Quase sempre esse corte é justificado pelo desempenho que se quer obter no mar com o barco, pois quanto mais fino e mais alto a partir da traseira, ou seja, mais “delgado” na popa, maior as saídas de água (ou delgados), os quais aumentam em altura as cérceas e o barco fará menos atrito e andarà mais veloz, ainda que carregue menos, porque perdeu espaço interior por causa dos “delgados”(em corte, o desenho das balizas das cavernas em vez de ser em “U” para ter espaço para transportar carga, é em “Y” que significa que é veloz mas não tem espaço na base para transportar cargas). As saídas de água eram executadas em função do que se pretendia para o desempenho do barco e a sua popa era desenhada em função da saída de água. Tudo numa relação de causa-efeito, que resultava na melhor competência de cada modelo naval, ou de como o barco era desenhado em função de como precisava de trabalhar quanto ao leme, sendo o cadaste, o cotovelo de união entre os dois planos, horizontal e vertical, o que vai permitir essa adaptação. Por exemplo, os lemes de porta, trabalham melhor numa popa em painel, que permite melhores manobras com a vela, e logo o barco muda completamente o cadaste para isso, perdendo a roda de popa arredondada que passa a ser em painel e aqui pode ser a direito na vertical tipo uma caixa, ou ser projectado no exterior sobre si próprio através de uma armação (cambotas e almeidas) que pode ser em leque total (rabo de pombo), ou em leque com espelho de painel no centro (este espelho também podia ser arredondado ou retangular, e em oblíquo para o exterior ou na vertical).

Sabemos que o período da expansão marítima portuguesa exigiu barcos e navios cada vez mais complexos a fim de responderem às necessidades que se colocavam, quer da navegação quer do transporte das mercadorias quer da defesa do próprio barco face à pirataria, pelo que em menos de 100 anos os modelos navais evoluem e cristalizam em modelos vencedores, sendo estes os mais aptos e logo os mais escolhidos pelos empreendedores do negócio do mar, comerciantes e armadores. Não temos dúvidas que para tal se recrutavam os recursos dos construtores navais locais, os mais aptos a responder a esta necessidade de construir cada vez mais barcos e barcos com características específicas.

«Os navios em estrutura, arqueação, manobrabilidade e estabilidade tiveram que se adaptar a estas condicionantes e foram várias as tentativas para normalizar as características destes navios com o objectivo de minimizar os naufrágios e torna-los capazes de rentabilizarem as cargas e de serem auto-suficiente em manobra de guerra» (Idem, p. 562).

Neste contexto surgem modelos tão bem sucedidos que rapidamente são imitados por diferentes mestres construtores navais, e inspirados em embarcações de outras paragens e no melhor que cada modelo podia contribuir para o êxito de cada encomenda, rapidamente se adaptam e desenvolvem características únicas, e surge a necessidade de criar regimentos técnicos para normalizar a construção dos grandes navios e assim minimizar os erros que poderiam ser fatais para o tesouro público, pois cada navio que não chegava ao destino (independentemente do motivo) significava prejuízo quer para os armadores quer para a Coroa, pois desviava quer as receitas quer os lucros de futuros impostos e contribuições.

«Infelizmente, os navios ibéricos do século XVI estão mal documentados e são mal conhecidos: não há documentos técnicos sobre a sua construção até ao último quartel do século, a iconografia é escassa e pouco fiável, e a arqueologia naval está ainda na sua infância - pelo menos enquanto disciplina regida por princípios científicos e eruditos. Para piorar a situação, não só a grande maioria dos navios espanhóis e portugueses dos séculos XV e XVI foi destruída por caçadores de tesouros em busca de artefactos com valor de mercado, como também o estudo destes navios requer uma amostra muito mais vasta que aquela que possuímos presentemente e sem a qual é impossível traçar o seu desenvolvimento. (...) Os documentos que possuímos sugerem que a mesma palavra podia designar embarcações com um determinado tipo de aparelho e cascos muito diferentes. O testemunho de Fernando Oliveira no seu Livro da Fábrica

das Naus, escrito por volta de 1580, ilustra bem esta situação: (...) na Espanha se chamão naos as que na Italia chamão carracas, e na Alemanha urcas (...) em Portugal chamamos barcas, as que em Galiza chamão trincados, sem haver muita diferença na feição. Pois quanto aos tempos, ha menos de quarenta anos, que nesta terra não sabião os nomes de zabra, nem lancha, e agora acostumão-se. E assy como estas vierão de novo, assy passarão outra, que ja não lembrão, nem usão dellas (...)» (Monteiro & Castro, 2015, pp. 20-30).

De fato depreende-se que apesar de recente a arqueologia subaquática e naval portuguesa tem vindo nos últimos 30 anos a trazer à luz do dia o conhecimento de novos achados arqueológicos, novos navios e novas interpretações, novos conhecimentos a partir da multiplicidade dos exemplos. Assim à falta de mais informação, pois só se dispõe de 2 madeirames como vestígio arqueológico do navio do Varadouro, será graças à comparação dos cadastes presentes nesses navios que se constituirá a base do trabalho comparativo, para incluir o cadaste do navio do Varadouro no quadro dos navios da Idade Moderna. Encontraram-se 4 navios: Navio “Corpo Santo”, Lisboa (c.1350-1450), Navio “Aveiro A”, Aveiro (séc. XV), Navio “Aveiro F”, Aveiro (séc. XV) e Navio Angra D (Angra, c. 1600). Destes, os paralelos científicos ao cadaste do navio do Varadouro de Esposende são o navio do Corpo Santo (Lisboa) e o navio Aveiro A (Aveiro).

5. Os Navios do Corpo Santo (Lisboa) e Aveiro A (Aveiro)

O Navio do Corpo Santo é representado também por apenas uma pequena parte, um «*Fragmento da popa de um navio descoberto e escavado em 1996. A calibração de uma datação por C14, a 2 sigma, aponta para uma cronologia entre 1292 e 1412 cal AD Encontrava-se a uma cota entre 0,44 m/-1,02 ao Nível Médio do Mar*» (Alves, 1998, p. 412), (Figura 7).

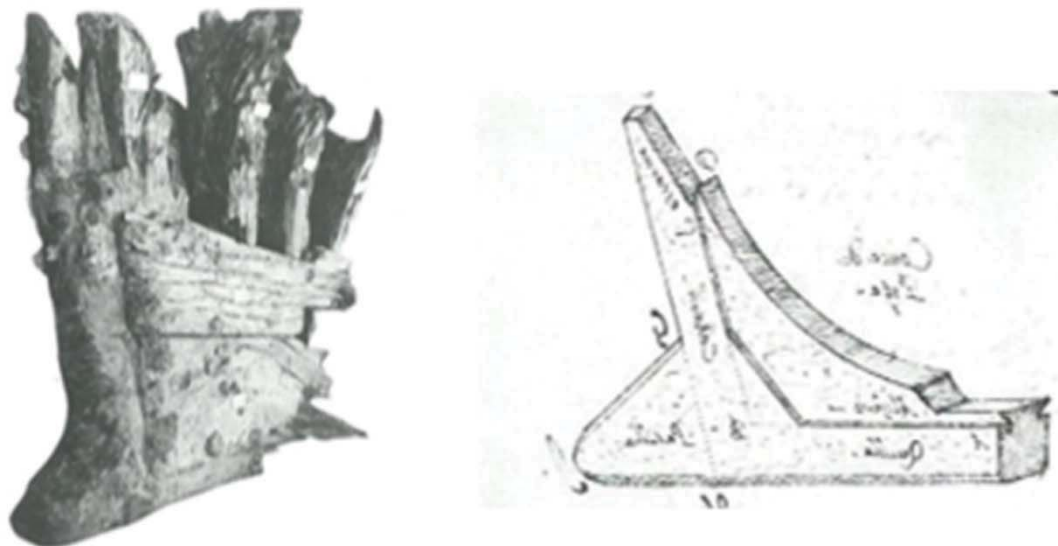


Figura 7 – Cadaste do navio do “Corpo Santo, Lisboa (provável séc. XVI). Couce de cadaste de patilha (triangular). Fonte: Desenho do Livro Primeiro da Architectura Naval.

Ao compararmos o couce do cadaste do Navio do “Corpo Santo” percebe-se claramente que pela altura e forma triangular da patilha não é da mesma tipologia do navio de Esposende. O couce do cadaste de Esposende é uma peça talhada num único tronco de árvore, aproveitando a ramificação para talhar o “y” do couce, onde a secção do tronco é cubicada em secção retangular ainda que o esporão seja prolongado de forma com arranque triangular (reforça a estrutura), com cerca de 15cm de altura por 12cm de largura.

O navio Aveiro A, é no panorama nacional o exemplo perfeito de um acaso feliz. Embora esteja naufragado num estuário com bastante movimentação, o estuário da Ria de Aveiro, perto da foz e sujeito a movimento portuário, o facto de estar numa zona assoreada poupou-o ao desgaste que as grandes embarcações ao passarem junto teriam provocado (a forte movimentação da água dos navios motorizados faria deslocar os sedimentos destruindo o sítio). Data do século XV e o couce é muito semelhante ao navio de Esposende em forma e em medidas (Figura 8).

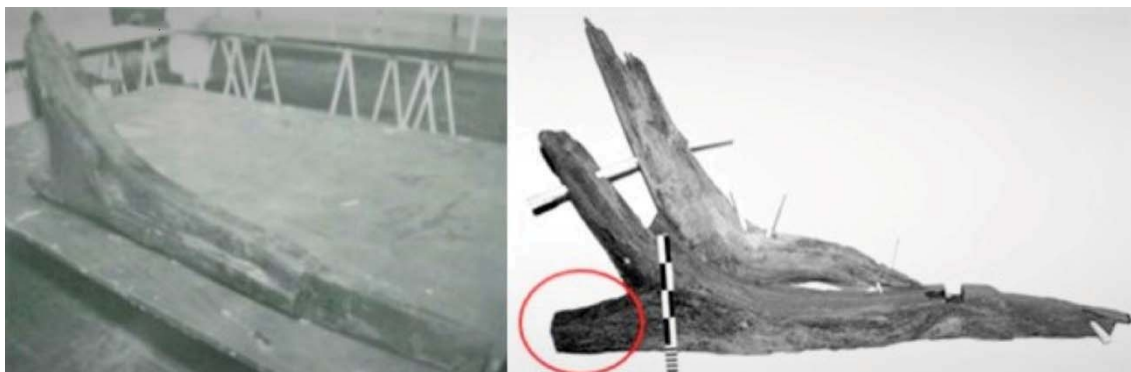


Figura 8 - Comparação dos couces de cadaste. Navio de Aveiro A à esquerda e Navio do Varadouro de Esposende á direita. Fonte: Inventário MME.MAR.0140-A. Depósitos - Pasta *Inpatrimonium* MAR. Arquivo do Museu Municipal de Esposende.

Em Portugal o navio *Aveiro A* é o melhor exemplo da ideia de um naufrágio como “cápsula do tempo”¹⁶. A análise do desenho naval permitiu comparar com o navio de Esposende e confirmam-se as muitas semelhanças, apesar do mau estado de conservação da peça de Esposende, abandonada ao ar livre durante mais de 18 anos, com um acentuado empenamento e encolhimento por desidratação (Figura 9).



Figura 9 - Cadaste, 2019. Fonte: Inventário MME.MAR.0140-B. (Depósitos. Pasta *Inpatrimonium* MAR). Arquivo Museu Municipal de Esposende.

¹⁶ “Um Mergulho na História. O Navio do século XV Ria de Aveiro A”, obtido na <http://www.museunacionalarqueologia.gov.pt/?p=3965>. [Consultado em 22.08.2021].

O Navio de Aveiro A constitui o melhor paralelo arqueológico para o navio do Varadouro de Esposende. Afundado com uma carga de cerâmicas cuja tipologia tem mais de duas dezenas de tipos de formas conhecidas, o navio de *Aveiro A* pode vir a ajudar a esclarecer a carga do navio do Varadouro de Esposende,

A cerâmica que o navio de *Aveiro A* transportava constitui hoje «*a mais extensa, completa e íntegra coleção de cerâmica de uso comum da época dos Descobrimentos Portugueses*» (Alves & Rieth, 2004, p. 23).

Considerando o testemunho do achador do navio do Varadouro de Esposende, confirma-se ter trazido também uma carga de cerâmicas, das quais chegaram até nós apenas 4 formas, que dão 3 tipos diferentes, um dos quais também com paralelo no navio de Aveiro A (Figura 10).



Figura 10 - Formas cerâmicas. Pucarinhas de Aveiro A à esquerda e à direita a Pucarinha de Esposende (com a asa partida). Fonte: Inventário MME.MAR.0140-C (Depósitos. Pasta *Inpatrimonium* MAR). (Arquivo Museu Municipal de Esposende).

No guião da exposição preparada em 2004 por Francisco Alves para itinerar para o Museu Marítimo de Ílhavo para ilustrar o painel expositivo final (painel 16) Francisco Alves considerava:

«*Apesar de se saber hoje que os destroços de Ria de Aveiro A correspondem a um pequeno navio de carga e de cabotagem, do litoral atlântico da Península Ibérica, provavelmente jamais virá a saber-se que tipo de navio representam.*

Eles constituem não obstante, até hoje, o único exemplo conhecido à escala internacional, correlacionável com os navios da fase precoce dos Descobrimentos portugueses, dos quais é contemporâneo.

Ao ilustrar um saber técnico milenar que mergulha as suas raízes numa tradição mediterrânica caldeada nas matrizes culturais da Península Ibérica, Ria de Aveiro A constitui um dos mais importantes elos perdidos da história das técnicas da construção naval de tradição ibero-atlântica (...)» (Alves, 2004, p. 31).

Francisco Alves (Alves & Rieth, 2004, p.109) propunha a propunha para a reconstituição do Navio Aveiro A o desenho presente na reprodução do painel de Santa Auta (c.1520-1521) onde consta a figura de uma embarcação, considerada a iconografia mais antiga e mais aproximada do que seria uma caravela da primeira geração de navios dos descobrimentos:

«A caravela representada no retábulo dito de Santa Auta, hoje no Museu Nacional de Arte Antiga, é considerada uma das mais fieis representações iconográficas deste tipo de navio, que constituiu por definição a expressão simbólica dos Descobrimentos portugueses e do imaginário nacional que lhe está associado» (Alves, 2004, p. 31).

Considerando-se o paralelo arqueológico entre o Navio de Aveiro A e o Navio do Varadouro de Esposende, bem como a sua afinidade cronológica, somos também a considerar incluir este navio na possibilidade de ser uma caravela da primeira geração.

6. Considerações Finais

Ao longo deste estudo concluímos que o navio de Esposende apesar da escassez de peças tem um imenso potencial. O navio de Esposende e o navio de Aveiro A têm provavelmente a mesma origem e a mesma datação, porque têm a mesma técnica construtiva naval, as mesmas dimensões e ambos transportavam carga cerâmica, sendo também aqui possível encontrar semelhanças nas formas ceramológicas.

Provavelmente o porto de Esposende comercializava a cerâmica das olarias a montante do Cávado (tradição oleira que chega ao século XXI) e negociava-as em troca da cal e do sal provenientes de Aveiro e do Mondego a sul, ou em troca de sardinha, ferro e panos da Galiza e Biscaia a norte, ocupando-se nestas rotas as “caravelas” pequenas, aptas à cabotagem no mar junto à costa e a entrar em rios vencendo a sua foz para curtas estadias de pernoita, aguada e descarga ou carga. Ficam em aberto assim várias hipóteses

de trabalho a partir da identificação das duas peças de madeira do Navio do Varadouro de Esposende.

Reconhecemos que os historiadores e os arqueólogos têm frequentemente de reler as histórias da História local para a reinterpretar. O Navio *Aveiro A*, com todo o seu potencial acrescido pelo estado de conservação e pela coleção cerâmica que contem, será nesta perspetiva o navio de referência para se reconstruir o Navio do Varadouro de Esposende.

Concluimos que o termo *caravela* é genérico e usado indiscriminadamente na literatura de época para quase todas as embarcações e que a caravela pequena para a cabotagem, dedicada ao comércio e transporte até 20 toneladas, encaixa nas dimensões dos navios de Aveiro A e no Navio do Varadouro de Esposende, mas, só uma aturada comparação de registo arqueográfico permitirá no futuro melhores conclusões.

Entretanto, aguardamos que o acaso e a arqueologia naval encontrem mais navios dessa época, com a mesma assinatura construtiva (o cadaste com couce), que permitam ir preenchendo as lacunas na investigação e colmatar as “zonas cinzentas”, sobre o que pode, ou não, ser uma “caravela da primeira geração” antes da caravela oceânica de 2 mastros, e que designaríamos por “caravela latina de pequena dimensão”, com medidas aproximadas à estimativa para o navio de Aveiro A e cujo desenho naval teria inspirado o painel de Santa Auta relativo à procissão da entrega das relíquias de Santa Auta ao Convento da Madre de Deus, onde, no horizonte do cenário daquela pintura, por detrás da fachada da igreja, á direita, se apresenta o rio Tejo e neste, a navegar e de vela latina enfundada ao vento, se apresenta uma caravela de pequena dimensão, comparando com a escala dos outros navios que também estão representados no mesmo cenário.

Indiscutível será o relevante valor arqueológico deste achado do Navio do Varadouro de Esposende, ainda inédito perante a comunidade científica.

Acreditamos que será capaz de fazer incluir o porto de Esposende nos estudos da Idade Moderna e no período entre o século XV e XVI em particular. Até lá, não conseguindo incluir ou excluir a desconhecida caravela pequena pela incerteza sobre como seria a mesma, este estudo permite apresentar à comunidade científica um “navio” a partir das duas madeiras preservadas, e assim encontrar uma presumível “caravela em duas madeiras”.

Bibliografia

- Afonso, J. F. (2014). *Uma confraria do mar: a Misericórdia de Esposende entre os séculos XVI-XIX*. Esposende: ed. Câmara Municipal e Santa Casa da Misericórdia.
- Alves, F. (2004). Guião da exposição sobre o navio do século XV *Ria de Aveiro A* no Museu Marítimo de Ílhavo em 2004. In *Trabalhos do CNANS*. Lisboa, nº20.
- Alves, F. (2001). Arqueologia Subaquática em Portugal. In *Revista Mundo Submerso*, nº 50, Ano V, março, Lisboa, 39.
- Alves, F. & Rieth, E. (2004). Um Mergulho na História - O navio do século XV *Ria de Aveiro A*. Ílhavo: Museu Marítimo de Ílhavo.
- Alves, F., Rieth, E. & Rodrigues, Paulo (1998). The remains of a 14th century shipwreck at Corpo Santo and of a shipyard at Praça do Município, Lisbon, Portugal. In Alves, F. (ed.), *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition: Hull remains, manuscripts and ethnographic sources: a comparative approach in Trabalhos de Arqueologia*, nº 18. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 405-426.
- Barata, J. da G. P. (1989). A Caravela. In *Estudos de Arqueologia Naval*, vol. II, Lisboa, IN-CM, 13-53.
- Barker, R. (1996). Of caravels, tides and water. In *Studia*, nº 54/55, 101-125.
- Barros, E. E. & Freitas A. F. de (s/d) [c.1940]. *Construção Naval*. In *Bibliotheca de Instrução e Educação Profissional*. [Manual do Operário, Lisboa, 1904], 4ª série, Volumes I, II e III, (Typographia Rua Yvens 45-47 Lisboa), Lisboa.
- Bettencourt, J., Fonseca, C., Silva, T., Carvalho, P., Coelho, I. & Lopes, G. (s/d). Navios de época Moderna em Lisboa: balanço e perspectivas de Investigação. In *Introdução*. Obtido na http://projects.itn.pt/DIASPORA/Betetal_forthcoming.pdf [Consultado em 22.08.2021].
- Bettencourt, J., Carvalho, P., Carvalho, Pereira, J. P., Oliveira, N. & Ventura, P. (2003). Projecto Ria de Aveiro A – 2000 (FCT) POCTI / 34922 / HAR / 2000 - Relatório preliminar de estudo das cerâmicas. In *Trabalhos do CNANS*, nº 8, Volume II, Lisboa.
- «Cais Romano» (s/d). Obtido na [http://62.28.113.172/docs/Comunicado%20 Cais Romano.pdf](http://62.28.113.172/docs/Comunicado%20Cais_Romano.pdf). [Consultado em 22.08.2021].

- «Caravela» (s/d). Obtido na <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/c06.html>. [Consultado em 22.08.2021].
- «Caravela Vera Cruz» (s/d). Obtido na <https://www.aporvela.pt/caravela-vera-cruz/>. [Consultado em 22.08.2021].
- Carvalho, C. de (2018). Projeto Mergullar – As Rotas Comerciais e o Património Cultural subaquático cabo-verdiano. In *CulturaAçores*, nº 8, Açores, 72-77.
- Castro, F. (2008). In search of Unique Iberian Ship design concepts. In *Historical Archaeology*, 42(2), 63–87.
- Cláudio, M. (1973). *Cale-antologia de textos sobre Gaia*. Vila Nova de Gaia: ed. Biblioteca Publica Municipal de Vila Nova de Gaia.
- Coelho, M. H. C. (1983). *O Baixo Mondego nos Finais da Idade Média*. Coimbra: Faculdade de Letras, Vol. I.
- Domingues, F. C. (s/d). Caravelas, Naus e Galeões (séculos XV e XVI). Caleidoscópio. Vila do Conde: ed. Câmara Municipal de Vila do Conde.
- Domingues, F. C. (2003). *Arqueologia Naval Portuguesa (Séculos XV e XVI). História, conceito, bibliografia*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- Domingues, F. C. (2004). *Os Navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa.
- Felgueiras, J. E. de S. (2018). *Os Naufrágios na Costa de Esposende – Mar do Senhor – Naufrágios, Acidentes e Incidentes nos Rios e na Costa (c.2300 a.C.-2014)*. Esposende: ed. Chiado Editora e Museu Marítimo de Esposende-Fórum Esposendense.
- Felgueiras, J. E. de S. (2010). *Sete séculos no Mar, Notícia Histórica dos Estaleiros de Esposende e de Fão – Construtores Navais, Armadores, Fabricadores, Mareantes e navios (XIV-XX)*. Esposende: ed. Centro Marítimo de Esposende-Fórum Esposendense.
- Felgueiras, J. E. de S. (1998). A Pilotagem e os Pilotos Mores da Barra de Esposende. In *Boletim Cultural de Esposende* nº19. Esposende: ed. Câmara Municipal, 3-87.
- Filgueiras, O. L. (1995). O Barco Poveiro. In *Contemporânea Editora*, Póvoa de Varzim, 9-12.
- Filgueiras, O. L. (1976). A Lancha Poveira de dois mastros. In *Boletim Cultural da Póvoa de Varzim*, Póvoa do Varzim, Vol. XV, 237-288.

- Filgueiras, O. L. (1963). «Barcos», *A Arte Popular em Portugal*, Volume III, Capítulo VIII, Editorial Verbo, Lisboa, 350-369.
- Filgueiras, O. L. & Barroca, A. (1971). O caíque do Algarve e a caravela Portuguesa. In *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, tomo XXIV, 405-441.
- Fernandes, M. (1989) [1616]. *Livro de traças de carpintaria*. Lisboa: Academia de Marinha.
- Lopes, L. S. (1998). Medidas portuguesas de capacidade- Do alqueire de Coimbra de 1111 ao sistema de medidas de Dom Manuel. In *Revista Portuguesa de Historia*, t. XXXII (1997-1998). Coimbra: Universidade de Coimbra, 543-583.
- Magalhães, I. B. de (1998). *Embarcações Tradicionais: Em Busca de um Património Esquecido*. Viana do Castelo: ed. Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.
- Martins, A. S., Teixeira, António & Fraga, T. M. (2013). *O navio no tratado. Enquadramento interpretativo e sistematização da informação (a arquitectura naval nos finais do séc. XVI a meados do séc. XVII. In I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española Cartagena, 14, 15 y 16 de marzo de 2013, (Coord.) Prieto, X. N. Cartagena: ed. Ministério Education, Cultura y Deporte, 555-566.*
- Matos, J. S. de (1997). A Caravela de Nuno Tristão. A Caravela de Descobrir. In *Revista da Armada*, nº 298, 21.
- Monteiro, A. & Castro, F. (2015). Os nossos navios no fundo do oceano In Barros, A. (coord.), *Os Descobrimientos e as Origens da Convergência Global*. Porto: Casa do Infante/Câmara Municipal do Porto.
- Neiva, M. A. P. (2012). *Esposende: a barra, o porto e a navegabilidade do Cávado – Projectos e Memórias*. Esposende: ed. Câmara Municipal de Esposende.
- Polónia, A. (1999). *Vila do Conde um porto nortenho na Expansão Ultramarina Quinhentista*. Porto: Faculdade de Letras do Porto.
- Soares, F. N. (1989). Vida-económico-marítima da região entre o rio Neiva e Póvoa de Varzim nos finais do século XV: os portos de Esposende, Fão e Póvoa de Varzim, In *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*. Actas, Vol. III. *Economia e Comércio Marítimo*, Universidade do Porto e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Porto, 283-318.

«Um navio do século XV na Ria de Aveiro», obtido na <https://www.nauticapress.com/um-mergulho-na-historia-um-navio-do-seculo-xv-ria-de-aveiro-a/> [Consultado em 22.08.2021].

«Um navio na História. O Navio do século XV Ria de Aveiro A», obtido na <http://www.museunacionalarqueologia.gov.pt/?p=3965> [Consultado em 22.08.2021].

Xavier, H. A. (1997). *As Caravelas dos Descobrimentos. Um Guia para Professores destinado à preparação da visita à Caravela "Boa Esperança"*. Lisboa: CNCDP-APORVELA.

Manuscritos

Caixa. Inventário MME.MAR.0140 (Depósitos. Pasta *Inpatrimonium* MAR). Arquivo Museu Municipal de Esposende.

