

# CARAVELA

Leandro Vilar Oliveira \*

\* Doutor em Ciências das Religiões (UFPB), Mestre em História e Cultura Histórica (UFPB), membro do Núcleo de Estudos Viking e Escandinavos (NEVE), pesquisador associado do Museu Virtual Marítimo EXEA. E-mail: [vilarleandro@hotmail.com](mailto:vilarleandro@hotmail.com). Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-8905-9727>.



Imagem 1: A caravela latina Boa Esperança, lançada em 1990, sendo uma réplica baseada em caravelas do século XV. Disponível em: <https://odyssea-blue-heritage.eu/regiones/algarve/caravela-boja-esperanca/>.

As caravelas estão entre algumas das embarcações mais conhecidas na história das navegações de Portugal e Espanha, por terem sido navios amplamente utilizados, inclusive em momentos históricos importantes como a primeira expedição de Cristóvão Colombo realizada em 1492, no que resultou na “descoberta das Américas”, em que na ocasião, dos três navios participantes, dois deles eram

caravelas. A expedição de Pedro Álvares Cabral ao Brasil e a Índia, realizada em 1500, contou com caravelas e naus. Vasco da Gama, Vicente Yáñez Pinzón, Hernán Cortés e Fernão de Magalhães também levaram caravelas em algumas de suas viagens.

A origem das caravelas é incerta, mas remonta a Idade Média, anterior ao século XIII, já que documentos genoveses citam o termo *caravellum*; por sua vez, num relatório datado de 1255, oriundo de Vila Nova de Gaia, em Portugal, encontra-se a menção a uma embarcação pesqueira referida como caravela.

Entretanto, a origem do nome ainda é incerta. George Schwarz (2008) em seu estudo sobre a história das caravelas, dedicou um capítulo a comentar sobre as teorias envolvendo a origem do termo. Ele apontou que alguns autores sugeriram uma origem latina, algo perceptível na palavra *caravellum* no documento genovês, e na palavra espanhola *carabela*, que poderia advir de *cara bela* (“belo navio”). Outra vertente considera uma origem grega para o termo, advindo de *κάραβος* (carábo ou caravo), palavra empregada para se referir a um barco usado no Mediterrâneo. O linguista Lopes de Mendonça no século XIX, dizia haver a expressão “caravo à vela” ou “caravo de vela”, em que segundo ele, teria sido aglutinada e se tornou caravela.

Uma terceira hipótese defende que caravela viria da palavra árabe *qârib*, também empregada no medievo para se referir a um tipo de barco. Uma quarta hipótese foi dada pelo linguista Solano Constancio em seu *Novo Dicionário Crítico e Etimológico da Língua Portuguesa* (1836), o qual sugeriu que a palavra caravela seria de origem francesa, advindo das palavras *carrée* e *voilé*, que juntas significariam “vela quadrada”. Nota-se assim que não há um consenso quanto a origem da caravela como embarcação, tampouco a origem de seu nome.

No que se refere a aparência das caravelas medievais, pouco se sabe a respeito, já que se desconhecesse a existência de representações iconográficas. No entanto, os relatórios encontrados informam que se tratava de um barco de pequenas dimensões, usado para pesca e transporte de pouca carga. Era uma embarcação sem cobertura (convés), que possuía um mastro de vela latina (formato triangular), por conta disso, documentos após o século XIV, referem-se a essa embarcação como caravela latina. No

entanto, os historiadores navais salientam que essas caravelas medievais provavelmente eram diferentes das caravelas modernas, tanto nas dimensões, quanto em sua forma, e havia casos de elas fazerem uso de remos, algo que com o tempo deixou de ser empregado.

Embora caravelas já existissem na Idade Média, o modelo que se tornou famoso na história naval luso-espanhola, foi desenvolvido ao longo do século XV para atender os interesses de Portugal quanto a expansão marítima. Ainda hoje na historiografia lusitana a conquista da cidade de Ceuta, em 1415 (atualmente situada no Marrocos), demarca o início da chamada “Era dos Descobrimentos”, período que a coroa portuguesa investiu massivamente nos séculos seguintes para descobrir novas rotas marítimas e territórios para serem explorados e colonizados. Algo que foi seguido pelos espanhóis, franceses, ingleses e holandeses.

Por conta disso, houve a necessidade de se investir em novos modelos de embarcações que pudessem navegar em alto-mar de forma eficiente, e resistissem a longas viagens que poderiam levar meses. Os navios que existiam na época como a barca e o barinel, não eram adequados, pois tratavam-se de embarcações usadas principalmente em viagens próximas da costa, fazendo uso de vela latina e até de remos. Condição essa que o capitão Gil Eanes, em 1434, quando dobrou o Cabo Bojador (atualmente na região do Saara Ocidental), até então, o ponto mais ao sul alcançado por expedições portuguesas, ao retornar à Lisboa, ele relatou problemas na viagem, informando dificuldades de se usar a barca latina para aquele tipo de viagem.

O relatório fornecido por Gil Eanes e outros capitães que empreendiam viagens pela costa ocidental africana, foram importantes para levar ao desenvolvimento de um novo tipo de navio que fosse mais apropriado a viagens oceânicas, e o resultado foi a adaptação da caravela latina dos tempos medievais, a qual foi modernizada.

As novas caravelas passaram a terem dois mastros, o que levou a aumentar-se seu tamanho, boca (largura) e calado. Em meados do século XV, as caravelas tinham um comprimento entre 20 a 23 metros, 6 a 7 metros de boca (largura), 2 a 3 metros de calado (parte que fica submersa), tendo uma capacidade de carga estimada em 50 toneis (aprox. 50 toneladas), superior as barcas usadas anteriormente por Gil Eanes, que com-

portavam 30 toneis. A tripulação padrão era de 20 a 30 homens, embora pudesse viajar mais gente. Além dessas mudanças quanto ao tamanho e capacidade de carga, as novas caravelas também ganharam um convés e um castelo de popa, no qual ficava o deque e abaixo a cabine do capitão. A tripulação e passageiros dormiam no porão ou no convés. A âncora ficava situada na proa, podendo haver uma duas delas.

O emprego das caravelas predominou ao longo do século XV, resultando posteriormente em modelos com três a cinco mastros de velas latinas ou redondas, podendo carregar mais de 150 toneladas, passando a transportar tripulações com seus 50 membros. Essas novas caravelas também poderiam possuir um castelo de popa com dois níveis, sendo um os aposentos do capitão e o nível abaixo usado para acomodar os oficiais ou passageiros. Além disso, algumas versões chegavam a contar com um pequeno castelo de proa. A velocidade estimada das caravelas seria entre 10 a 12 nós (18 a 22 km/h), o que era bom para longas viagens.

#### A CARAVELA

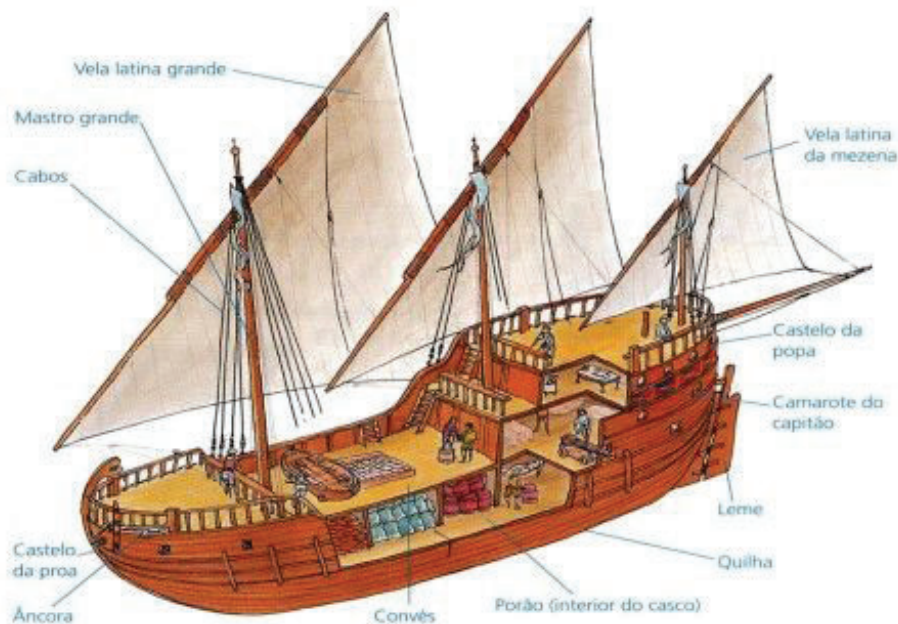


Imagem 2: Esquema de uma caravela latina de três mastros. Fonte: <https://leviadriano-gueira.wordpress.com/2017/03/13/a-caravela-e-os-instrumentos-de-navegacao/>.

Mas além de se aumentar o tamanho e capacidade de carga desses navios, uma mudança muito importante foi no emprego das velas quadradas ou redondas, as quais eram mais eficientes em algumas viagens, por conta disso, surgiu a nomenclatura caravela redonda ou caravela quadrada. Além disso, algumas caravelas também passaram a receber canhões, sendo empregados no ataque a portos, vilas, fortificações e na defesa contra outras embarcações a serviço de outros países ou piratas. Para tal intuito, tais navios poderiam conter até mais de 20 canhões.

A eficácia das caravelas portuguesas foi notória a ponto de que até o final do século XV, Portugal havia feito reconhecimento de toda a costa ocidental africana, estabelecendo padrões (marcos de pedra) e feitorias (entreposto comercial). Destacam-se as expedições de Álvaro Fernandes ao sul do Cabo Verde em 1446, as viagens de Pedro de Sintra por Serra Leoa e o Golfo da Guiné (1460-1462), a colonização da Costa da Mina na década de 1470, a descoberta das ilhas de São Tomé e Príncipe (1471), reconhecimento da costa do Reino do Congo entre 1481-1485 por Diogo Cão, a chegada ao Cabo das Tormentas (atual Cabo da Boa Esperança) por Bartolomeu Dias, em 1488. Posteriormente tivemos as expedições de Cristóvão Colombo (1492), Vasco da Gama (1497-1499) e a própria frota liderada por Pedro Álvares Cabral, que em 1500 foi fazer reconhecimento do Brasil. Em todas essas viagens, caravelas estiveram envolvidas.

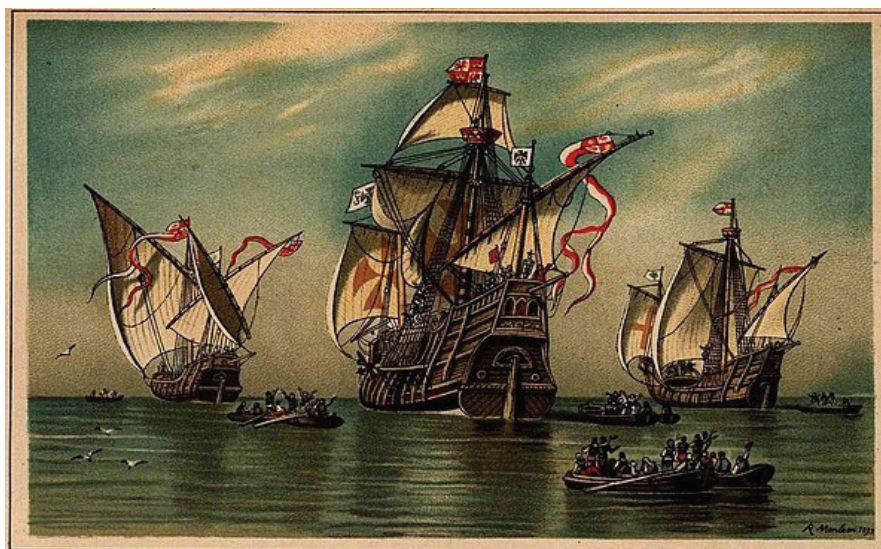


Imagem 3: A caravela latina Niña, a nau Santa Maria e a caravela redonda Pinta.

Ilustração da primeira viagem de Cristóvão Colombo em 1492, feita para a revista *El Centenario* por M. Díaz, em 1892. Fonte: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Las\\_tres\\_carabelas.jpg?uselang=pt](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Las_tres_carabelas.jpg?uselang=pt).

No entanto, o domínio das caravelas não durou muito tempo. No século XVI com o desenvolvimento da colonização e comércio em África, Américas e Ásia, eram necessários navios de maior porte, até porque uma viagem às Índias levava meses e era um investimento elevado e de risco. Assim, ao invés de enviar várias caravelas que podiam carregar entre 80 a 150 toneladas, era melhor enviar navios que pudessem carregar 300 a 600 toneladas, desta forma, a partir de 1550, as caravelas portuguesas e espanholas passaram a serem usadas como embarcações de suporte nas frotas para às Índias ou às Américas, atuando como batedoras, naves mensageiras, guarda-costas e embarcações de suprimentos. Por conta disso, tais navios também eram chamados de caravelas de armada. Por outro lado, embarcações como naus, carrancas, urcas e galeões, começaram a ganhar a preferência como navios mercantes e militares, por serem maiores e mais robustos.

Apesar do uso secundário dado as caravelas a partir da segunda metade do século XVI, não significou que elas deixaram de serem usadas, sua eficácia para o transporte, reconhecimento, viagens longas e até para a guerra, foi tamanha, que tais embarcações continuaram a serem utilizadas por mais de um século, havendo menções a seu uso em 1754 num combate contra corsários mouros, e no uso para transporte em 1766, na barra da Vila do Conde, em Portugal.

Desta forma, observa-se como as caravelas tiveram um papel importante na história naval portuguesa e espanhola, mantendo-se operante ao longo de séculos, desde os modelos medievais de pequeno porte, até os modelos de três mastros e com capacidade de carga acima das 150 toneladas, empregadas em viagens pelo Atlântico, Índico e Pacífico.

A importância das caravelas foi gigantesca para que Portugal, Espanha e até mesmo outras nações como França e Inglaterra, pudessem investir massivamente no comércio marítimo e na exploração dos outros continentes. Além disso, as caravelas foram embarcações tão populares que algumas cidades e instituições adotaram elas como símbolos em seus brasões de armas. O poeta Luís de Camões citou as caravelas em seu famoso poema épico *Os Lusíadas* (1572).

Entretanto, salienta-se que os caravelões e caravelas antigas meã, as quais também tiveram um papel significativo para o transporte, principalmente o de cabotagem em estuários, tratam-se de outras embarcações de menor porte, não devendo serem confundidas com as caravelas citadas. Além disso, o termo caravela-portuguesa não deve ser empregado para se referir aos navios, pois trata-se do nome popular do *Physalia physalis*, o qual pertence ao filo das águas-vivas.

## Referências

BARRETO, Luís Filipe. **Os Navios dos Descobrimentos**. Lisboa: Correios de Portugal, 1991.

DOMINGUES, Francisco Contente. **Os Navios do Mar Oceano: teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVIII**. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

GOMES, Telmo. **Os navios portugueses no Oriente: século XVI**. Lisboa: Edições Inapa, S. A, 1999.

SCHWARZ, George Robert. **The History and Development of Caravels**. Thesis (Master of Arts), Office of Graduate Studies of Texas A&M University, 2008.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. **Portugal e o Mundo: Nos séculos XII a XVI**. Lisboa/São Paulo: Editorial Verbo, 1994.