

pag. 8 - A la. reação de D. Manuel foi justamente favorável, admitindo que os navios da Carreira aqui fundeassem em caso de necessidade.

Cf. pag. 22, nota 3: "caso contrário devia ser evitado"

pag. 12: "Parece que nessa altura a autoridade regia tolerava a escala quando necessário."

Em nenhum desses casos pode-se dizer que a ~~regia~~ Corôa fosse efetivamente favorável. Mesmo que fosse decididamente contrária a que escalassem os navios da carreira na costa do Brasil, não podia vedar que, em caso de necessidade eles aqui tocassem.

Se a Corôa quando necessário e por necessidade necessariamente

pag. 26: "Assim a teca asiática e as madeiras de lei do Brasil, muito mais estas do que aquela foram as que realmente supriram a indústria de construção naval metropolitana a partir do século XVI"

Cf. Boxer, pag. 3: "A superioridade da teca indiana sobre o pinho europeu e mesmo sobre o carvalho como madeira de construção naval, foi plenamente reconhecida pelos portugueses. Uma Ordem Regia de 1585, repetida textualmente 9 anos depois, acentuava a importância de se construírem as naus na Índia e não na Europa". Pergunto: a madeira exportada do Brasil destinava-se só e necessariamente às construções navais para a Índia? Não está provado que as madeiras do Brasil, muito mais do que a teca asiática foram as que realmente supriram a indústria de construção naval lusitana. A ordem p. o Brasil é de se fabricarem galeões. Para a Índia seriam naus. (pg. 63)

pag. 49: Refere-se à ordem régia de 1631 na qual elrei mandava que se fabricasse cada ano um galeão no Brasil, "muito embora acreditemos que tal ordem não tivesse sido por motivos facilmente compreensíveis cumprida em toda a sua extensão."

~~Boxer~~ Boxer, pag. 5: Em 1615 a Corôa ordenou a construção de 2 naus (Carracks) por ano na Índia, de preferência em Cochim por se julgar a teca local superior à do norte. Se impossível a fabricação das 2 em Cochim, que se fizesse ali uma e outra em Bassaim.

pag. 53: "... o exemplo de Cromwell, que em 1660 determinou que se pudessem comerciar com a Inglaterra e suas colônias navios fabricados na Inglaterra ..."

Cromwell morrera em 1658, por conseguinte não podia baixar uma lei em 1660. O Act of Navigation que a ele se deve é o 19, de ano de 1651. De 1660, quando Oliver já tinha morrido e Richard já não se achava no poder, é o 2º, que reforça o 1º obrigando a que os navios além de se acharem sob a bandeira inglesa levassem pelo menos 2/3 de ingleses na tripulação.

pag. 72 : Diz que os índios: Sabendo distinguir bem as diferentes qualidades de madeiras, sua maior ou menor resistencia aos elementos, sua utilidade para este ou aquele fim, os processos de extração etc.

É duvidoso que os índios pudessem ser de algum préstimo nesse particular, visto como os seus instrumentos primitivos, machado de pedra, etc. impediam-n'os de conhecer os préstimos e os melhores processos de extração das madeiras de lei.

pag. 93: "O ferro de vela, importado principalmente de S. Vicente no século XVIII..."

Seria importante apontar a fonte dessa informação, pois altera tudo o que sabemos a respeito da produção de ferro. A fábrica de Sto. Amaro desaparecera já no 3º decênio do século XVII e a exploração das jazidas de Biracoiaba só foi tentada em reduzidíssima escala em fins do século XVIII. A do Ipanema já é do século XVIII.

pág. 94: Uma lei do tempo dos Felipes obrigava os galeões a ter 2 carpinteiros e 2 calafates.

O a. reporta-se aqui à Recopilación de Leyes de Indias, que no entanto se aplicavam às Indias de Castela, não ao Brasil

pág. 95 e 96: "E nesse sentido há quem dê maiores possibilidades ao Oriente do que ao Brasil. Os estaleiros de Goa teriam mão de obra + fácil do que Salvador. Trata-se de afirmação que entretanto merece reflexão maior" "... levam-nos a acreditar que apenas no período inicial ... Goa deve ter levado vantagem sobre a Bahia"

2 b E preciso notar que Goa ou melhor Cochim pertencia à carreira e a Bahia estava à margem dela. Escreve Boxer: "Alguns dos melhores e maiores naus portuguesas foram construídas na Índia, onde Cochim, Baçaim e, até certo ponto, Damão, eram centros de construção naval de importância, onde os navios eram feitos mediante contrato -- no caso de Cochim mediante contrato com o rajá local no período de que vamos tratando (Século XVII). A esse respeito cabe um notável realce ao grande arsenal real e às docas de Goa, que ~~anteriormente~~ já antes, nos tempos aureos ~~da~~ do grão-mongol eram provavelmente a empresa industrial + altamente ~~organizada~~ organizada da Índia"

pag. 113: "Partindo do Reino em março ou abril, sendo este último mez considerado já tardio em certas épocas, os navios da Carreira costumavam chegar à Índia ..."

Diz Faria e Souza que o último de fevereiro ainda era bom tempo, mas o 1º de março já era tarde.

pág. 127: "O mesmo missivista (Filipe Sasseti) dá como razão de se evitarem as costas brasileiras a existência do guzão; o temível insecto, abundante nas águas vizinhas àquele litoral, que invadia os cascos, impossibilitando as embarcações de prosseguir viagem, o que evidentemente não convence".

2 c Porque não convence? Não seria esta a única causa, mas é lícito pensar que, verdadeira ou não, a alegação de existir muito gusano na costa do Brasil podia contribuir para a medida alegada. O gusano não é ins3to, mas um verme acéfalo, que se reproduz nas matérias úmidas ou em decomposição.

5 p. 153. Essa paga era feita em in natura.

!

5 p. 159 Outros exemplos dos + expressivos, justamente invocado em inúmeros documentos oitocentistas.

O a. quer dizer certamente setecentistas.

A precariedade dos estaleiros de Goa.

Ver ao contrário o que diz Boxer em nota já citada.

pág. 162: "Doenças "Como a que em abril de 1686 surgiu na Bahia, considerada então um novo gênero de peste "nunca vista nem sentida dos médicos"

2 d O autor sugere que se trataria de doença asiática, "tivalizando com os africanos nesse sentido". Trata-se porém simplesmente da febre amarela levada primeiramente a Pernambuco, de S. Tomé ~~amda~~ ou de ~~amda~~ Angola, em 1685. Ainda em 1691, segundo Vieira, "a bicha continua a morder".

5 p. 178 "... perderiam o cargo além dos tres dobros etc.

O a. quer dizer certamente tresdobro, isto é o triplo. Três dobros significa três vezes o dobro, portanto o sextuplo.

Qual o critério que presidiu à elaboração dos quadros anexos? O autor explica que em alguns casos não se pode precisar o local da arribada. Em outros calculou a chegada pelo tempo de duração das viagens.

Contudo da primeiro lançamento, referente a 22 de abril de 1500 (armada de Cabral) sabe-se que tocou em Porto Seguro, não na Bahia de Todos os Santos

Deixa de assinalar a armada que explorou a costa em 1501/2, e a de Gonçalo Coelho, em 1503, que estas tocaram certamente na Bahia, a julgar pela descrição de Vespúcio.

Para 1503 cita, no entanto a de Afonso de Albuquerque, que quando muito avistou a terra. A descicção de Giovanni da Empoli, que sugere aparentemente a aportagem no Brasil, é calcada toda sobre as informações já conhecidas de Vespúcio em viagem anterior, nada indicando que a tivesse conhecido de experiência própria.

Giovanni da Empoli viajou novamente de Lisboa em março de 1510, e dessa vez tocou no Brasil, na ~~minimamente~~ frota de Diogo Mendes de Vasconcelos, tendo passado antes pelo Cabo Verde. A frota de Diogo Mendes de Vasconcelos não é mencionada no quadro para o século XVI onde, depois da suposta aportagem de Afonso d'Albuquerque só registra a do navio Piedade, que se acharia sob o comando de Duarte Tristão.

Contribuição: Uma carta de padre João Antonio Andreoni (Antonil) datada de 2 de agosto de 1708 e citadas em Serafim Leite, Hist., vol. VIII pág. 52 noticia a arribada à Bahia do bispo Padre Francisco Laines com 28 companheiros da Índia, tendo morrido 15 no mar. O Snr. Lapa cita efetivamente duas embarcações chegadas à Bahia do Oriente, sendo que uma delas "chegada em fins de agosto" não pode ser a mesma. A outra, que tinha por capitão Alexandre da Costa Pinto e se chamava "S. Gaetano" arribou para "reparos".-