



Academia de Marinha

Dieta Náutica e Militar

Um manuscrito inédito do século XVIII
regulamentando a vida a bordo
(Biblioteca Nacional de Portugal. P.B.A. 118)



Coordenação

J. M. Malhão Pereira

Notas introdutórias e Transcrição

N. Valdez dos Santos

G. Conceição Silva

J. M. Malhão Pereira

C. Juzarte Rolo

Harmonização da transcrição e redação final

C. Juzarte Rolo

Coordenação
J. M. Malhão Pereira

DIETA NÁUTICA E MILITAR
Um manuscrito inédito do Século XVIII
regulamentando a vida a bordo



Academia de Marinha
2018

Ficha Técnica

Dieta Náutica e Militar - Um Manuscrito inédito do século XVIII regulamentando a vida a bordo

Coordenação: J. M. Malhão Pereira

Notas introdutórias e Transcrição: N. Valdez dos Santos; G. Conceição Silva; J. M. Malhão Pereira e C. Juzarte Rôlo

Harmonização da Transcrição e Redacção Final: C. Juzarte Rôlo

Edição: Academia de Marinha, Lisboa.

Capa: Vista Ocidental de Lisboa. Alexandre-Jean Noël. Guache sobre papel, 1789. Cortesia da Fundação Ricardo Espírito Santo.

Data: Novembro 2018

Impressão e acabamento: ACD Print, S.A.

Depósito legal: 450706/19

ISBN: 978-972-781-141-0

Índice Geral

Índice do texto

Apresentação	
<i>(José Malhão Pereira)</i>	3
Notas Introdutórias	
Através do Autor da <i>Dieta Náutica</i>	
<i>(Nuno Valdez dos Santos)</i>	9
O Autor e a Marinha Portuguesa na sua época	
<i>(Guilherme Conceição Silva)</i>	15
Técnica Náutica e Organização Naval na <i>Dieta Náutica</i>	
<i>(José Malhão Pereira)</i>	25
Notas à transcrição	
<i>(Carlos Juzarte Rólo)</i>	31
<i>Índice do manuscrito</i>	35
<i>Correspondência entre os tratados e capítulos manuscritos e os transcritos</i>	51
Título	71
Dedicatórias	
Ao Sereníssimo Infante de Portugal o Senhor D. Francisco	73
Ao Poderoso Rei de Portugal D. João V Monarca Nosso Senhor	74
Prólogo ao leitor	75
Proémio	77
Figura Geométrica	85

Tratado Primeiro - Do dicionário náutico, com verbos, termos e vozes definidas e simultaneamente as propriedades avulsas que servem no navio	87
Capítulo I – Dos verbos náuticos	87
Capítulo II - Dos termos náuticos	96
Capítulo III - Dos termos do mar	109
Capítulo IV - Dos termos do vento	110
Capítulo V - Das vozes da bomba	111
Capítulo VI - Das vozes do cabrestante	112
Capítulo VII - Das vozes da amarração	112
Capítulo VIII - Das vozes dos cabos	113
Capítulo IX - Das vozes do pano	114
Capítulo X - Das vozes de leme	116
Capítulo XI - Das vozes das bandeiras	117
Capítulo XII - Das vozes do escaler	117
Capítulo XIII - Das vozes gerais	118
Capítulo XIV - Das frases gerais	120
Tratado Segundo - Da composição do navio e suas partes	127
Capítulo I - Das partes do navio em geral	127
Capítulo II - Das partes do navio em particular	127
<i>Definições das partes próprias e serventias de que se compõe qualquer navio de guerra</i>	128
Capítulo III - Das propriedades do leme e suas definições em particular	138
Capítulo IV - Das propriedades da bomba e suas definições	138
Capítulo V - Das propriedades do cabrestante	140
Capítulo VI - Da mastreação e suas definições	140
Capítulo VII - Das vergas e suas definições	141
Capítulo VIII - Das propriedades dos mastros	141
Capítulo IX - Das propriedades e definições das vergas	143
Capítulo X - Das propriedades das composições dos mastros e vergas	143
Capítulo XI - Das propriedades da âncora e suas definições	144
Capítulo XII - Da amarração e suas propriedades	144
Capítulo XIII - Das partes do escaler e suas propriedades	145
<i>Definições em particular das partes que compõem o escaler ou lanchar</i>	145
Capítulo XIV - Das propriedades avulsas	146
	151
Tratado Terceiro - Da enxárcia ou massame em geral	153
Capítulo I - Do massame em geral	153
Capítulo II - Dos cabos compostos	160

<i>Definições dos cabos compostos em particular.</i>	160
Capítulo III - Dos cabos fixos	161
<i>Cabos fixos</i>	161
Capítulo IV - Dos cabos que laboram com soltura	162
Capítulo V - Dos cabos dos mastros e com que se aparelham	163
Capítulo VI - Dos cabos dos mastaréus	163
Capítulo VII - Dos cabos em que laboram as vergas	163
Capítulo VIII - Dos cabos com que laboram as velas	163
Capítulo IX - Do poleame e suas propriedades	164
<i>Definições do poleame em particular</i>	164
Capítulo X - Dos aparelhos que servem no navio	165
Capítulo XI - Das obras que fazem os marinheiros para serviço do navio, compostas de cabos	165
Tratado Quarto - Do velame	167
Capítulo I - Do pano principal	167
<i>Pano do mastro grande</i>	167
<i>Pano do mastro de proa</i>	167
<i>Pano do mastro da mezena</i>	168
<i>Pano do gurupés</i>	168
Capítulo II - Do pano miúdo	169
<i>Pano miúdo do mastro grande</i>	169
<i>Pano miúdo do mastro de proa</i>	169
<i>Pano miúdo do mastro da mezena</i>	169
<i>Pano miúdo do gurupés</i>	169
Capítulo III - Do pano pouco usado	169
<i>Definições do pano pouco usado</i>	169
Capítulo IV - Das propriedades do pano em geral	170
Capítulo V - Das propriedades das composições das velas	170
Tratado Quinto - Do aparelho do navio e de como se põe de verga d'alto	173
Capítulo I - Como se deve lastrar o navio	173
Capítulo II - Como se calam os mastros	174
Capítulo III - Como se cala o mastro grande	174
Capítulo IV - Como se emastreia o mastro do traquete	175
Capítulo V - Como se emastreia o mastro da mezena	176
Capítulo VI - Como se emastreia o gurupés	176
Capítulo VII - Como se enramam os mastros	176
Capítulo VIII - Como se veste o mastro grande	176
Capítulo IX - Como se aparelha o mastro do traquete	177

Capítulo X - Como se enrama o mastro da mezena	177
Capítulo XI - Como se botam os mastarêus arriba	177
Capítulo XII - Como se enrama o mastarêu grande	178
Capítulo XIII - Como se enrama o mastarêu do joanete	179
Capítulo XIV - Como aparelha o mastarêu da gata	179
Capítulo XV - Como aparelham os paus de botaló	180
<i>Dos paus dos botalós dos laís</i>	180
<i>Dos paus das varredoras</i>	181
<i>Dos paus de combate</i>	181
<i>Dos paus das bandeiras</i>	181
Capítulo XVI - Como aparelham todas as vergas	182
<i>Da verga grande</i>	182
<i>Do aparelho da verga de gávea</i>	183
<i>Da verga do joanete</i>	183
<i>Da verga da mezena</i>	183
<i>Da verga seca</i>	183
<i>Da verga da cevadeira</i>	183
<i>Da sobrecevadeira</i>	183
<i>Do botaló</i>	184
<i>Das vergas extraordinárias</i>	184
Capítulo XVII - Como aparelha todo o velame	184
<i>Do aparelho da vela grande</i>	185
<i>Dos cabos da gávea</i>	185
<i>Do joanete grande</i>	185
<i>Da mezena</i>	185
<i>Da gata</i>	185
<i>Da cevadeira</i>	185
<i>Do botaló</i>	186
<i>Das velas de estai grande</i>	186
<i>Dos cutelos</i>	186
<i>Das varredouras</i>	186
<i>Do pano pouco usado</i>	186
<i>Da vela de carangueja</i>	186
<i>Da moda dos navios</i>	187
Tratado Sexto - Das bandeiras	189
Capítulo I - Das bandeiras e suas diferenças	189
Capítulo II - Das propriedades das bandeiras	190
Capítulo III - Do aparelho das bandeiras e paveses	190
Capítulo IV - Dos cabos com que aparelham as bandeiras	191
<i>Dos paveses</i>	191
Capítulo V - Das bandeiras que praticam todas as nações	191

Capítulo VI - Dos Faróis	193
Tratado Sétimo - Da ordem dos navio, lotação e seu fornecimento	195
Capítulo I - Dos navios de linha e a ordem deles	195
Capítulo II - Da lotação dos navios	197
Capítulo III - Dos oficiais da marinha	198
<i>Lotação de nau de guerra portuguesa particular</i>	200
Capítulo IV - Do fornecimento dos navios	200
	201
Tratado Oitavo - Da economia dos navios de guerra portugueses	203
Capítulo I - Do quartel da primeira plaina	203
Capítulo II - Da gente do mar	205
Capítulo III - Do quartel da gente de artilharia	205
Capítulo IV - Do quartel da infantaria	206
Capítulo V - Da enfermaria	207
Capítulo VI - Da limpeza e asseio do navio	209
Capítulo VII - Do adorno e concerto do navio	211
Capítulo VIII - Como deve estar a artilharia no porto estando o navio surto	214
Capítulo IX - Como deve andar a artilharia em viagem	214
Capítulo X - Como se deve encartuchar e municiar a gente com pólvora e bala	216
Capítulo XI - Como se deve municiar a gente com víveres e socorrer com menestra	217
Capítulo XII - Como se dá a ração de vinho	219
Capítulo XIII - Do estilo de dar água	221
Capítulo XIV - Do estilo de dar a ração à gente no tinelo e escotilha	222
Capítulo XV - Dos quartos de vigia e repartição da guarda	223
Capítulo XVI - Da ordem de assistir ao governo do leme	227
Capítulo XVII - Como se trazem lanchas e escaleres a bordo	227
Capítulo XVIII - Das luzes com que se alumia o navio	229
Capítulo XIX - Como se enfeita o navio	230
Capítulo XX - Do estilo da mesa de el-Rei sobre os seus navios	230
Capítulo XXI - Como se deve licenciar a gente	231
Capítulo XXII - Como se faz água salgada	232
Capítulo XXIII - Dos avisos para a boa economia e governo do navio	232
Tratado Nono - Da política militar versada sobre navios de guerra	235
Capítulo I - Da política militar, máximas e estilos gerais	235
Capítulo II - Da civilidade com que os oficiais se devem tratar	239
Capítulo III - Dos jogos que são permitidos a bordo	240

Capítulo IV - Da jurisdição militar e governo despótico, que qualquer oficial tem governando em chefe ou por delegado	241
Capítulo V - Das obrigações militares, em particular de cada um, no serviço náutico	244
Capítulo VI - Do estilo de dar o santo	245
Capítulo VII - Da obrigação do capitão-de-mar-e-guerra	247
Capítulo VIII - Do estilo de dar as ordens e como as deve tomar quem as recebe, como também as partes	251
Capítulo IX - Da obrigação do capitão-tenente	252
Capítulo X - Da obrigação do capitão-tenente mais moderno	256
Capítulo XI - Da obrigação do ajudante da armada	258
Capítulo XII - Da obrigação do sargento-de-mar-e-guerra	258
Capítulo XIII - Da obrigação dos padres capelães	260
Capítulo XIV - Da obrigação do escrivão da nau	260
Capítulo XV - Da obrigação dos cirurgiões	261
Capítulo XVI - Da obrigação do primeiro piloto	261
Capítulo XVII - Da obrigação do segundo piloto	263
Capítulo XVIII - Da obrigação do mestre a bordo da nau	264
Capítulo XIX - Da obrigação do contramestre sobre o seu navio	265
Capítulo XX - Da obrigação do guardião do navio	266
Capítulo XXI - Da obrigação dos cabos dos marinheiros	268
Capítulo XXII - Da obrigação do paioleiro	268
Capítulo XXIII - Das obrigações dos patrões do escaler e lancha	269
Capítulo XXIV - Da obrigação do patrão bote	269
Capítulo XXV - Da obrigação dos cadeiros	270
Capítulo XXVI - Da obrigação dos timoneiros	270
Capítulo XXVII - Da obrigação dos gajeiros	270
Capítulo XXVIII - Da obrigação dos diriceiros	271
Capítulo XXIX - Da obrigação dos escoteiros	271
Capítulo XXX - Da obrigação dos marinheiros	272
Capítulo XXXI - Da obrigação dos grumetes e pajens	273
Capítulo XXXII - Da obrigação da mestrança do primeiro carpinteiro	274
Capítulo XXXIII - Da obrigação do calafate	274
Capítulo XXXIV - Da obrigação dos tanoeiros	276
Capítulo XXXV - Da obrigação dos oficiais mecânicos que vão para adorno do navio	276
Capítulo XXXVI - Dos oficiais económicos do navio	276
Capítulo XXXVII - Da obrigação do mestre das rações	277
Capítulo XXXVIII - Da obrigação dos fiéis do contramestre e do despenseiro	277
Capítulo XXXIX - Da obrigação dos cozinheiros, padeiros e enfermeiros	278
Capítulo XL - Da obrigação da gente da artilharia	279
Capítulo XLI - Da obrigação do condestável ou de quem faz o seu posto	281
Capítulo XLII - Da obrigação do sota condestável	282
Capítulo XLIII - Da obrigação do meirinho e seu fiel	282
<i>Do fiel do meirinho</i>	282
Capítulo XLIV - Da obrigação da infantaria no serviço do mar	283

Capítulo XLV - Da obrigação dos corpos armados	285
Capítulo XLVI - Dos termos militares e suas definições	286
Capítulo XLVII - Do manejo da arma que se pratica a bordo	288
Capítulo XLVIII - Da obrigação dos postos da infantaria sobre os navios	291
Capítulo XLIX - Da obrigação do coronel	292
Capítulo L - Da obrigação do sargento-mor	292
Capítulo LI - Da obrigação do ajudante	292
Capítulo LII - Do capitão de infantaria	292
Capítulo LIII - Da obrigação do tenente	293
Capítulo LIV - Da obrigação do alferes	293
Capítulo LV - Da obrigação do sargento	293
Capítulo LVI - Da obrigação do cabo de esquadra	293
Capítulo LVII - Dos privilégios dos soldados	294
Capítulo LVIII - Dos castigos que se fazem a bordo	294
Capítulo LIX - Das culpas porque se praticam as penas que se dão a bordo	295
Capítulo LX - Do estilo com que se castigam os culpados quando se lhes faz justiça a bordo	296
Capítulo LXI - Da política com que se faz o conselho de guerra sobre os navios	296
Capítulo LXII - Como se metem as guardas a bordo e da sua obrigação	297
Capítulo LXIII - Das sentinelas que tem o navio de guerra	298
Capítulo LXIV - Da prática das rondas	299
Capítulo LXV - Das luzes e ordem na cautela do fogo	301
Capítulo LXVI - Da política das bandeiras	302
Capítulo LXVII - Da prática dos faróis	305
Capítulo LXVIII - Da política das salvas	305
Capítulo LXIX - Das honras que se fazem a bordo aos generais e mais cabos	308
Capítulo LXX - Das honras que se fazem aos defuntos a bordo	309
Capítulo LXXI - Da política dos escaleres	309
Capítulo LXXII - Das advertências políticas que se devem saber	310

**Tratado Décimo - Da mareação do navio e ordem de o fazer à vela,
governando-o em viagem e em todas as manobras, que segundo a
melhor mareação, se podem praticar** 315

Capítulo I - Do governo do leme em geral	315
Capítulo II - Como se governa o leme em especial	315
Capítulo III - Como se amarra o navio e se surge em qualquer porto	316
Capítulo IV - De como se faz uma nau à vela	321
Capítulo V - Como se espia o navio	323
Capítulo VI - Como se leva a amarra	324
Capítulo VII - De como se labora com o cabrestante	326
Capítulo VIII - Como se mareia o navio em todas as suas manobras	327

Capítulo IX - Da variedade do pano com que pode andar o navio e várias advertências necessárias para a navegação	327
<i>Advertência I</i>	328
...	328
<i>Advertência XCV</i>	340
<i>Advertências para dar fundo</i>	340
<i>Advertência I</i>	340
<i>Advertência II</i>	341
<i>Advertência III</i>	341
Capítulo X - Das regras gerais da mareação.	341
<i>Como se larga a maior e se amura</i>	341
Capítulo XI - Como se caça melhor o pano	341
Capítulo XII - Como se carrega a maior e se ferra	342
Capítulo XIII - Como se larga e marea a gávea	343
Capítulo XIV - Como se arria e ferra a gávea	343
Capítulo XV - Como se larga e marea o joanete	344
Capítulo XVI - Como se arria e ferra o joanete	344
Capítulo XVII - Como se larga e marea a mezena	345
Capítulo XVIII - Como se carrega e ferra a mezena	345
Capítulo XIX - Como se larga a gata	345
Capítulo XX - Como se arria e ferra a gata	345
Capítulo XXI - Como se larga e ferra a cevadeira	345
Capítulo XXII - Como se larga e ferra o botaló	346
Capítulo XXIII - Como se largam os estais	346
Capítulo XXIV - Como se largam e marea os cutelos	346
Capítulo XXV - Como se largam as varredouras	347
Capítulo XXVI - Como se metem as gáveas nos rizes	347
Capítulo XXVII - Como se bota a gávea fora dos rizes	347
Capítulo XXVIII - Como se mete a gávea nos rizes	348
Capítulo XXIX - Como se mete a mezena nos rizes	348
Capítulo XXX - Como se mete nos rizes a cevadeira	348
Capítulo XXXI - Como se praticam os rizes nos papa-figos	348
Capítulo XXXII - Da razão porque se mete o pano nos rizes	349
Capítulo XXXIII - Como se enverga qualquer vela	349
Capítulo XXXIV - Se convém largar a escota na ocasião	349
Capítulo XXXV - De como se anda à bolina e do governo dos lemes	349
<i>Do governo do leme à bolina</i>	350
Capítulo XXXVI - Como se navega a uma larga e do governo do leme	351
<i>Do governo do leme a uma larga</i>	351
Capítulo XXXVII - Como se anda à popa e do governo do leme	351
<i>De como se governa o leme à popa</i>	352
Capítulo XXXVIII - Como se atravessa o pano ou o navio	352
Capítulo XXXIX - Dos vários modos de pôr à capa	354
Capítulo XL - Da diferença de pôr à capa ou atravessar	357

Capítulo XLI - Como se seguirá o navio estando atravessado	357
Capítulo XLII - Como se porá a caminho o navio que está à capa	358
Capítulo XLIII - Como se arriba em roda	359
Capítulo XLIV - Como se dá por davante	359
Capítulo XLV - De como se põe a caminho a nau se toma largo	362
Capítulo XLVI - O que se fará tomando o navio de luva	363
Capítulo XLVII - Como se anda para barlavento	364
Capítulo XLVIII - Como se anda arribado	364
Capítulo XLIX - Como ganharei barlavento a outro navio	364
Capítulo L - Como conservarei o barlavento com outro navio	364
Capítulo LI - Como se falará a um navio vindo em bordo em contrário	364
Capítulo LII - Como se bordeja e fazem repiquetes	365
Capítulo LIII - Como se compassa o navio	366
Capítulo LIV - Como se dá caça a qualquer navio	366
Capítulo LV - Como deve estar o pano estando o navio em calma	367
Capítulo LVI - O que se deve fazer quando o navio dá linguetes	367
Capítulo LVII - Quando se devem desaparelhar joanetes	367
Capítulo LVIII - Se convém trazer remos	368
Capítulo LIX - Para que se abroquela o pano	368
Capítulo LX - Para que se aquartela o pano	368
Capítulo LXI - Quando falham os mastros o que se lhes faz	368
Capítulo LXII - Como se dá reboque	368
Capítulo LXIII - Como se há-de tomar o navio à vela com o escaler	369
Capítulo LXIV - Para que se metem os remos na água	369
Capítulo LXV - Porque se esteiam os mastros a ré ou à proa	369
Capítulo LXVI - Se convém trazer o toldo de noite	369
Capítulo LXVII - Como se botará o escaler fora	369
Capítulo LXVIII - Quando se deve querenar o navio	370
Capítulo LXIX - Que obras são as que vão ao cabrestante	370
Capítulo LXX - Para que não dê o navio muitos balanços e grandes	370
Capítulo LXXI - Porque alijam os navios a carga ao mar	371
Capítulo LXXII - Em caindo alguém ao mar que se fará	371
Capítulo LXXIII - Dos últimos perigos em que os navios se podem ver e como se podem remediar	371
<i>Se o navio fizer água o que se fará?</i>	371
<i>Se o navio lhe faltar o leme o que se fará?</i>	371
<i>O que se faz se o navio desarvora?</i>	372
Capítulo LXXIV - Como se dá lados	372
<i>Como se dá lados</i>	373
Capítulo LXXV - Como se dá querena ao navio	373
Capítulo LXXVI - Como se dá montes	373
<i>Botação do navio</i>	374
Capítulo LXXVII - Jornal prático de pilotagem de como se deve calcular qualquer derrotas	374
<i>Regras gerais da navegação</i>	380

Capítulo LXXVIII - Dos termos ortográficos de pilotagem	381
Capítulo LXXIX - Dos triângulos	383
<i>Problema da 1ª regra da navegação</i>	383
<i>Problema da 2ª regra da navegação</i>	384
<i>Problema da 3ª regra de navegação</i>	385
<i>Exemplo da 4ª regra da navegação</i>	386
<i>Problema da 5ª regra da navegação</i>	386
<i>Problema da singradura para leste</i>	387
<i>Problema da regra composta da navegação</i>	388
<i>Correcções náuticas</i>	389
<i>Problema da 1ª regra da correcção náutica</i>	389
<i>Exemplo 3º</i>	390
<i>Da 2ª correcção</i>	390
<i>Problema da 2ª correcção</i>	391
<i>Problema da 3ª correcção</i>	391
Capítulo LXXX - Das reduções pela regra áurea	392
<i>Para reduzir léguas portuguesas em minutos</i>	392
<i>Para reduzir minutos a léguas</i>	392
<i>Para reduzir léguas em minutos – franceses</i>	392
<i>Para reduzir minutos em léguas francesas</i>	392
<i>Para reduzir léguas holandesas em minutos</i>	393
<i>Para reduzir minutos em léguas holandesas</i>	393
<i>Para reduzir léguas holandesas em portuguesas</i>	393
<i>Para reduzir léguas portuguesas em léguas francesas</i>	393
<i>Para reduzir léguas francesas em léguas portuguesas</i>	393
<i>Para reduzir léguas portuguesas em léguas holandesas</i>	393
<i>Para reduzir léguas holandesas em léguas francesas</i>	394
Capítulo LXXXI - Da prática da barquinha	394
<i>Barquinha segundo Dechalles</i>	394
Capítulo LXXXII - Advertências que o piloto deve observar	395
<i>Como se há-de acomodar o piloto com os ventos?</i>	396
<i>Como se governará com névoa?</i>	396
<i>Como se governará junto de terra?</i>	397
<i>Como se deve sondar?</i>	397
<i>Como se navega com a sonda na mão?</i>	398
<i>Que bordo deve tomar o piloto sendo contrário o vento?</i>	398
Tratado Undécimo - Da guarnição dos postos, safas safas e manejo da artilharia	
	401
Capítulo I - Da repartição dos postos	401
<i>Mapa geral dos postos que se hão-de guarnecer no combate na nau N. de que é general N. navio nesta presente campanha</i>	401
Capítulo II - Da honra da antiguidade dos postos em acção	404

Capítulo III - Como se safa o navio	405
Capítulo IV - Da ordem de dar os cartuchos	408
Capítulo V - Como guarnece a gente os postos e o que deve fazer	410
Capítulo VI - Como se safa a artilharia	412
Capítulo VII - Dos verbos e termos da artilharia	413
Capítulo VIII - Das partes que compõem a peça	417
Capítulo IX - Das definições das partes da carreta	419
Capítulo X - Do exercício da artilharia com vozes próprias para o seu manejo	419
<i>Vozes de manejo da artilharia</i>	420
Capítulo XI - Das advertências necessárias para o manejo da artilharia	422
Capítulo XII - Dos instrumentos que deve ter todo o artilheiro	425
Capítulo XIII - Dos géneros da artilharia	426
<i>O que se entende artilharia?</i>	427
<i>Que géneros há de artilharia?</i>	427
<i>Por onde se conhecem os géneros?</i>	427
<i>Que comprimento tem o primeiro género?</i>	427
<i>Que comprimento tem o segundo género?</i>	427
<i>O terceiro género que comprimento tem?</i>	427
<i>Em quantas espécies se divide o primeiro género e quantas libras de bala tiram?</i>	427
<i>Que grossuras de metal hão-de ter essas peças e como se lhes repartem?</i>	427
<i>Como se hão-de carregar essas peças sendo essa repartição de metal das comuns ou reforçadas, ou singelas?</i>	428
<i>Que medida devem ter os cartuchos deste primeiro género?</i>	428
Capítulo XIV - Do segundo género da artilharia	429
<i>Em quantas espécies se reparte o segundo género da artilharia?</i>	429
<i>Que comprimento e repartição de metais terão estas espécies?</i>	429
<i>Com que quantidade de pólvora se devem carregar estas espécies de artilharia e que proporção se há-de dar aos cartuchos e colheres?</i>	429
Capítulo XV - Do terceiro género da artilharia	431
<i>Em que espécies se divide o terceiro género da artilharia e qual é?</i>	431
<i>Que diâmetro de comprido e calibres de bala jogam estas espécies de terceiro género da artilharia?</i>	431
<i>Que repartição de metais tem o género terceiro nas suas espécies?</i>	431
<i>E como saberemos as que são traçadas pelo sexto, quinto ou a metade?</i>	431
<i>Que repartição tem o canhão traçado pelo sexto?</i>	431
<i>E porque as peças são traçadas pelo quinto?</i>	431
<i>Que repartição tem o canhão traçado por a metade?</i>	432
<i>Como se carregam estas espécies de canhão e se lhes cortam cartuchos e cocharras?</i>	432
<i>Quais são as peças encampanadas?</i>	432
<i>Com que quantidade de pólvora se carregam e como se lhe cortam as cocharras e cartuchos?</i>	432
	433

Tratado Duodécimo - Da ordem de comboiar frotas, fazer corso, ordem de batalha e advertências necessárias para o combate	com	435
Capítulo I - Da ordem de comboiar frotas		435
<i>Ordens e sinais para se reger uma armada ou frota debaixo de comboio, assim no porto como em viagem.</i>		439
<i>Sinais para fazer de vela</i>		439
<i>Sinais para andar à vela</i>		440
<i>Sinais dos navios particulares para o cabo</i>		441
<i>Sinais para de noite</i>		441
<i>Sinais para quando se andar á vela</i>		442
<i>Sinais para o tempo da névoa</i>		443
<i>Sinais particulares para os combóis</i>		443
<i>Santos que hão-de guardar de noite todos os navios em conserva</i>		444
<i>Instrução para o encontro dos inimigos</i>		444
Capítulo II - Como se deve fazer corso		445
Capítulo III - Da ordem de batalha com os avisos que devem observar os que hão-de combater sobre os navios de guerra		447
Capítulo IV - De quantas formas se metem os navios em batalha		451
<i>Sinais gerais para cada divisão</i>		455
<i>Sinais particulares</i>		456
<i>Sinais para o combate</i>		456
<i>Sinais gerais para dia andando formados em linha de batalha</i>		458
<i>Terceira linha de batalha com o general no lado formando no flanco da vanguarda com a amura por estibordo.</i>		461
Capítulo V - De quantos modos se podem bater duas armadas		463
Capítulo VI - Do combate das galés		465
Capítulo VII - Das advertências necessárias para o combate e do adorno com que deve entrar o navio na ocasião		466
Capítulo VIII - Como se deve tomar os rombos		467
<i>De que servem as lanchas no combate?</i>		467
Capítulo IX - Como se fará a abordagem		467
Capítulo X - Como se rechaçará qualquer abordagem		468
Capítulo XI - Como atracarei um navio para o abordar		469
Capítulo XII - Como se dá escolta a qualquer bruló para se queimar		469
Capítulo XIII - Como se cortará qualquer bruló e se deterá que não atraque		470
Capítulo XIV - Como se cruza em qualquer altura		471
Capítulo XV - Como se conservam navios incorporados		472
Recensão que se porá em cada um dos tratados a que pertencer		475
<i>Verbos náuticos</i>		475
<i>Termos náuticos</i>		476

<i>Vozes dos cabos</i>	478
<i>Vozes do pano</i>	478
<i>Vozes do leme</i>	478
<i>Frases gerais</i>	479
<i>Propriedades avulsas</i>	480
<i>Partes do navio</i>	481
<i>Propriedades da bomba</i>	482
<i>Propriedades dos mastros</i>	482
<i>Enxárcia</i>	482
<i>Composição dos cabos</i>	482
<i>Poleame</i>	483
<i>Acrescentamento que se porá onde tocar</i>	484
<i>Aparelho do navio</i>	484
<i>Do Velame</i>	485
<i>Da economia dos navios</i>	485
<i>Da política militar</i>	486
<i>Do combate</i>	487
<i>No combate expedem-se as ordens de palavra levando-as o escaler como para as abordagens.</i>	487
<i>Dos safas safas</i>	487
<i>Da artilharia</i>	487
<i>Da mareação</i>	488
<i>Advertências</i>	488
<i>Regras gerais da navegação</i>	489
<i>Barquinha segundo Dechalles</i>	493
<i>Política das bandeiras</i>	493
<i>Como se navega com a sonda na mão</i>	494
<i>Advertências</i>	494
<i>Advertências para dar fundo</i>	495
Índice dos Capítulos que contém a obra dividida em doze tratados	497
Tratado 1º - Do dicionário náutico	497
Tratado 2º - Da composição do navio	497
Tratado 3º - Da enxárcia ou massame em geral	498
Tratado 4º - Do velame	498
Tratado 5º - Do aparelho do navio	498
Tratado 6º - Das bandeiras	499
Tratado 7º - Da ordem dos navios e seu armamento	499
Tratado 8º - Da economia dos navios de guerra portugueses	499
Tratado 9º - Da política militar	499
Tratado 10º - Da mareação do navio	501
Tratado 11º - Da guarnição dos postos e safas-safas com o manejo da artilharia	503

Tratado 12º - Da ordem de comboiar, fazer corso e ordem de batalha com as suas evoluções	503
Acrescentamento ao Alfabeto	505
<i>Verbos</i>	505
<i>Termos náuticos</i>	506
<i>Vozes dos cabos</i>	508
<i>Vozes do leme</i>	508
<i>Vozes do pano</i>	508
<i>Frases gerais</i>	508
<i>Propriedades avulsas</i>	510
<i>Partes do navio</i>	510
<i>Propriedades da bomba</i>	510
<i>Enxárcia</i>	510
<i>Propriedades dos mastros</i>	511
<i>Poleame</i>	511
Índice alfabético dos verboss de artilharia, das suas partes e seu fornecimento para conhecimento do seu manejo e vozes	513
Tratado Primeiro - Dicionário náutico, alfabético e indicativo	517
Capítulo I - Dos verbos náuticos	517
Capítulo II - Dos termos náuticos	520
Capítulo III - Das vozes das bombas	524
Capítulo IV - Das vozes do cabrestante	524
Capítulo VI - Das vozes dos cabos	526
Capítulo VII - Das vozes do pano	528
Capítulo VIII - Das vozes do leme	531
Capítulo IX - Das vozes da bandeira	532
Capítulo X - Das vozes do escaler	532
Capítulo XI - Das vozes gerais para o governo do navio	533
Capítulo XII - Dos termos do vento	535
Capítulo XIII - Dos termos do mar	536
Capítulo XIV - Das frases gerais	537
Capítulo XV - Das propriedades avulsas	545

Tratado Segundo - Da composição do navio	547
Capítulo I - Das partes do navio em geral	547
Capítulo II - Das partes do navio em particular	547
Capítulo III - Das propriedades do leme	550
Capítulo IV - Das propriedades da bomba	550
Capítulo V - Das propriedades do cabrestante	551
Capítulo VI - Da mastreação	551
Capítulo VII - Das vergas	551
<i>Paus das varredouras</i>	552
Capítulo VIII - Das propriedades dos mastros	552
Capítulo IX - Das propriedades das vergas	552
Capítulo X - Das composições dos mastros e vergas	552
Capítulo XI - Das propriedades da âncora	553
Capítulo XII - Da amarra e suas propriedades	553
Capítulo XIII - Das partes do escaler e suas propriedades	553
Tratado terceiro - Da enxárcia e do massame em geral	555
Capítulo I - Do massame em geral, cabos	555
Capítulo II - Dos cabos compostos	556
Capítulo III - Dos cabos fixos	557
Capítulo IV - Dos cabos que laboram com soltura	557
Capítulo V - Dos cabos dos mastros e com que se aparelham	558
Capítulo VI - Dos cabos dos mastaréus	558
Capítulo VII - Dos cabos com que laboram as vergas	558
Capítulo VIII - Dos cabos com que laboram as velas	559
Capítulo IX - Do poleame e suas propriedades	559
Capítulo X - Dos aparelhos com que se serve o navio	559
Capítulo XII - Das obras que fazem os marinheiros para uso do navio compostas de cabos	560
Tratado quarto - Do velame	
Capítulo I - Do pano principal	561
Capítulo II - Do pano múdo	561
Capítulo III - Do pano pouco usado	562
Capítulo IV - Das propriedades do pano	562
Capítulo V - Das propriedades das composições das velas	562
Tratado sexto - Das bandeiras e suas diferenças	563

Índice das figuras

Notas introdutórias

- Inscrição de D. Francisco Paim da Câmara, na Universidade de Coimbra, em 7 de Novembro de 1704 e a sua filiação. Arquivo da Universidade de Coimbra, Livro de Matrículas - 1704 - 1706 - Instituta - 7 de Novembro de 1704 - IV-1ª D -1-3-39. Fragmento da fl. 213 v. 17
- “Tem no Cappit”, *Dieta náutica e militar*, fragmento da fl. 383 32

Dedicatórias

- O Infante D. Francisco (1692 – 1741), in *www.arqnet.pt* 73

Figura geométrica

85

Tratado primeiro

- Santa Catarina do Monte Sinai in António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640 -1910)* Lisboa, Ministério da Marinha, (s.n.), 1ª Ed., vol. 1 a 32, vol. 3º, p. XXX. 104
- Nau em bandolas, gravura de Francisco Peregrino (*Farol Náutico*, Lisboa, 1768) in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos, um Livro de Marinbaria do Século XVIII. Estudo Crítico*, Ericeira, Mar de Letras, 2008. 121

Tratado segundo

- Corte transversal do navio in Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, *Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna...*, 1719-1756, Museo Naval, Cadiz 128
- El juego del timon, in Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, 1719-1756. 139

Tratado terceiro

- Estropos, etc. in *Tratado do Aparelho do Navio*, João de Sousa Bandeira, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896 158

Tratado quarto

- Navio navegando a um largo com cutelos e varredouras, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008. 168

Tratado quinto

- Nomenclatura da mastreação e aparelho de um navio da época. Adaptação de parte de uma figura do Marinheiro Perfeito (ms. 5 da BCM, Lisboa, séc. XVIII) in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008, Anexo XVII. 175

Nomenclatura da mastreação e aparelho de um navio da época. Adaptação de parte de uma figura do Marinheiro Perfeito (ms. 5 da BCM, Lisboa, séc. XVIII) in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008, Anexo XVI.	180
Esquema de uma nau portuguesa de 1707, in António Marques Esparteiro, <i>Três Séculos no Mar (1640 -1910)</i> Lisboa, vol. 10 p. 148.	184
Tratado sexto	
Nau N. S. do Cabo, Painel de Azulejos do Museu da Madre de Deus em Lisboa, in <i>Um curioso documento do Sec. XVIII</i> , Guilherme Conceição Silva, Revista da Armada, N ^o 382, Janeiro 2005, Lisboa	190
Bandeiras de várias nações, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008	192
Tratado sétimo	
Combate da fragata N. ^a Sr. ^a da Nazaré, ao centro, com dois corsários franceses em 1714, in António Marques Esparteiro, <i>Três Séculos no Mar (1640 -1910)</i> , vol. 10 ^o , p. 98	197
Tratado oitavo	
Mobiliário do navio, in Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, 1719-1756.	213
Tratado nono	
Lançamento à água da nau Nossa Senhora da Lampadosa, 1727, Biblioteca Nacional de Portugal	238
Diário náutico, de Lisboa para Goa, 1791, Cód CXVI/2-24 da Biblioteca Pública de Évora.	262
Palamenta do paiol, in Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, 1719-1756.	282
Tratado décimo	
Fundear sem corrente e com tempo bonançoso, Adaptado de John Harland, <i>Seamanship in the Age of Sail</i> , London, Conway maritime, 1987, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	318
Suspender, Adaptado de John Harland, <i>Seamanship</i> , 1987, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008,	322
Içando o ferro num grande veleiro do século XVIII, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	324
Içar o ferro com o cabrestante e mensageiro, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	326
Mareações, Adaptado de John Harland, <i>Seamanship</i> , 1987, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	350

Atravessar, Adaptado de John Harland, <i>Seamanship</i> , 1987, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	353
Virar em roda, Adaptado de John Harland, <i>Seamanship</i> , 1987, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	358
Virar por davante, Adaptado de John Harland, <i>Seamanship</i> , 1987, in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	360
Bordejando, gravura de Francisco Peregrino (<i>Farol Náutico</i> , Lisboa, 1768) in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	365
Mastros picados, gravura de Francisco Peregrino (<i>Farol Náutico</i> , Lisboa, 1768) in José Manuel Malhão Pereira, <i>Norte dos Pilotos</i> , 2008.	370
Dar de lados, quadro pertencente ao acervo da Fundação Ricardo Espírito Santo, Lisboa	372
A bordo do N.R.P. Sagres o Comandante Malhão Pereira observa o sol, <i>de revés</i> , com a balestilha, enquanto outro observador utiliza o sextante, in <i>Experiências com instrumento e métodos antigos de navegação</i> , Academia de Marinha, Lisboa, 2000.	375
Plano da costa do Brasil desde o Sohípe athê a ilha de S. João, [1750?], Fundação da Biblioteca Nacional [Brasil], Cartografia ARC.004,04,025	377
Figura da Rosa de Agulha, estilo francês	378
Figura da 1ª regra de navegação	384
Figura da 2ª regra de navegação	384
Figura da 3ª regra de navegação	385
Figura da 4ª regra de navegação	386
Figura da 5ª regra de navegação	387
Figura do problema da singradura para leste	387
Figura da regra composta da navegação	388
Figura da 1ª regra da correcção náutica	389
Figura da 2ª regra da correcção náutica	390
Figura da 3ª regra da correcção náutica	391
Barquinha, Museu da Marinha, Lisboa	395

Tratado undécimo

Peças de artilharia, um século mais modernas que as descritas na Dieta Náutica e Militar, da Fragata D. Fernando II e Glória, reconstruída, in Manuel Leitão e Ferdinando Oliveira Simões, <i>Fragata «D. Fernando II e Glória» Restauro e Recuperação</i> , Edições Culturais de Marinha, Lisboa, 2002 pg. 104	418
Palamenta e peças de artilharia, um século mais modernas que as descritas na Dieta Náutica e Militar, da Fragata D. Fernando II e Glória, reconstruída, in Manuel Leitão e Ferdinando Oliveira Simões, <i>Fragata «D. Fernando II e Glória» Restauro e Recuperação</i> , Edições Culturais de Marinha, Lisboa, 2002 pg. 113	423

- Peça de artilharia, usada para ilustrar a nomenclatura e tabuada das cargas de pólvora in, António de Novaes Ferram, *Memórias Militares de António do Couto de Castelo Branco*, Amsterdam, en Caza de Miguel Diaz, 1719 430
- Tratado duodécimo**
- Esquadra manobrando, in *L'Encyclopédie de d'Alembert et Diderot*, Paris, 1751 – 1772, Marine, Evolutions navalles, Pl. VI 437
- Christiano Frederico de Weinholtz, *Tactica Naval ou Evoluções e Ordens de Huma Armada, Tyrada dos Melhores Autores Modernos*, ms. dos reservados da Biblioteca do Museu de Marinha, Lisboa, 1774, Estampa XXX, Fig. 87 448
- Batalha de Matapan, em 17 de Julho de 1717, navio-chefe, nau N.ª Sr.ª da Conceição, in António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640 -1910)*, vol. 5º, p. 10 453
- Mapa manuscrito da Ilha de St. Catarina com o Canal e a terra firme, José Custódio de Sá e Faria, [1777], Fundação da Biblioteca Nacional [Brasil], Cartografia ARC.025,11,016 462
- Ataque frustrado do brulote inglês Ann Galley a um navio espanhol durante a batalha de Toulon, travada em 11-02-1744 entre ingleses, franceses e espanhóis. 470

APRESENTAÇÃO

José Manuel Malhão Pereira

A *Dieta Náutica e Militar* é um manuscrito de princípios do século XVIII, que só muito recentemente obteve da comunidade científica a devida atenção. Trata-se de um documento da Biblioteca Nacional de Portugal, da Coleção Pombalina com a cota PBA 118.

De facto, o mesmo foi felizmente apresentado na Academia de Marinha em sessão de 25 de Janeiro de 1989 pelo académico Coronel Valdez dos Santos, que o estudou profundamente, e que sobre ele fez extensas considerações.

Este manuscrito de quase mil páginas e de grande formato, contém utilíssimas informações relativamente ao aparelho, velame e manobra dos navios de guerra portugueses de princípios do século XVIII, além de extensas considerações relacionadas com a organização da vida a bordo, não só na rotina de paz como na guerra.

Segundo Valdez dos Santos, “trata-se de um autêntico tratado de marinharia do primeiro quartel do século XVIII, ainda em redacção provisória, [...], escrito em letra e estilo da época, sem gravuras, por vezes de leitura muito difícil devido a uma caligrafia pouco legível e uma tinta que, em muitas passagens, está quase imperceptível”.

Dado ter-me debruçado também sobre este valioso documento durante investigações que tive oportunidade de fazer relacionadas com a História da Marinha, tendo inclusivamente integrado o seu conteúdo na minha Dissertação de Mestrado defendida em 2001, poderei adiantar que será também de considerar que o conteúdo do referido documento se poderá assemelhar ao que consta actualmente da nossa Ordenança de Serviço Naval.

Há alguns anos sugeri à Academia de Marinha a publicação de alguns documentos dos séculos XVII e XVIII, que eram mal conhecidos ou desconhecidos, sendo a *Dieta Náutica* um dos que mais me chamou a atenção. A ideia foi em princípio aprovada, tendo-se imediatamente procedido à concretização da mais difícil tarefa, que correspondia à sua

transcrição. De facto, o documento era de difícil leitura e dada a sua extensão, a transcrição, que só se poderia fazer na Biblioteca Nacional, onde pertence, levaria largo tempo.

Entretanto verificou-se que a *Dieta Náutica Militar* tinha, além do Coronel Valdez dos Santos, um outro grande admirador, o Comandante Conceição e Silva. Este nosso confrade há muitos anos que se dedicava à transcrição do documento.

Ao ter conhecimento que a Academia pretendia transcrever todo o documento para eventual publicação futura, dispôs-se imediatamente a colaborar na mesma transcrição, tendo cedido o trabalho que até ao momento tinha executado.

Foi então decidido que o trabalho de transcrição seria dividido pelo Coronel Valdez dos Santos, pelo próprio Comandante Conceição e Silva e pelo signatário.

Apesar de a transcrição passar a ser feita fora da Biblioteca Nacional e por três pessoas, a má qualidade do manuscrito e das folhas impressas extraídas do microfilme, não tornou possível continuar com sucesso a transcrição, dada a dificuldade em identificar extensas partes do manuscrito.

Foi então sugerido que se adquirisse uma cópia do manuscrito por digitalização directa do documento e em alta definição, o que se concretizou.

Tal solução foi a que definitivamente solucionou o problema, visto que se obtiveram imagens que, adequadamente manuseadas no computador, permitiram um reconhecimento claro dos caracteres manuscritos.

Sendo necessário finalmente acabar a transcrição, que estava ainda incompleta, e uniformizar o critério, o que seria conveniente fosse feito por uma só pessoa, pediu-se a colaboração do Comandante Juzarte Rôlo, que se prontificou a apresentar o trabalho terminado, recorrendo às três transcrições parciais que abrangiam um pouco mais de metade do manuscrito.

O documento, como se poderá ver pela descrição a seguir feita por Valdez dos Santos, está toscamente escrito, sendo essencialmente um rascunho, com muitas emendas e correcções, que teria por objectivo a sua publicação, depois de introduzir as correcções lá expostas.

Na transcrição final, optámos por fazer o trabalho do eventual editor, introduzindo as correcções e actualizando a grafia e a sintaxe.

Foi assim que chegámos a um documento, já totalmente transcrito, que poderá corresponder em parte ao que o autor pretendia obter como resultado final. Detalhes sobre a transcrição e a arrumação do texto serão dados pelo Comandante Juzarte Rôlo na sua introdução incluída mais adiante.

Dado que cada exemplar irá acompanhada de uma cópia em DVD do manuscrito, em alta definição, que está muito legível, qualquer dúvida do texto transcrito poderá ser esclarecida.

Ainda com muito alta definição, estará sempre disponível na biblioteca da Academia, uma cópia em tiff, que permitirá esclarecer quaisquer dúvidas da transcrição.

A presente edição, inclui trabalhos introdutórios da autoria do Coronel Valdez dos Santos, do Comandante Conceição e Silva, do Comandante Juzarte Rôlo e do signatário.

Valdez dos Santos descreve inicialmente o manuscrito, seguindo-se um texto, intitulado *Através do Autor da Dieta Náutica e Militar*, em que se enquadra o mesmo na sua época.

Conceição e Silva apresenta o autor no âmbito da Marinha Portuguesa de fins do século XVII e princípios do século XVIII, com um texto intitulado *O Autor e a Marinha Portuguesa na sua Época*.

O signatário faz uma breve descrição crítica do texto nos seus aspectos técnicos, com um texto intitulado *Técnica Náutica e Organização Naval na Dieta Náutica*.

Juzarte Rôlo, em texto próprio, descreve o modo como finalmente se ordenou e organizou o texto transcrito, como acima se disse.

Espera-se assim, que a sua publicação possa contribuir para um melhor conhecimento da Marinha de inícios do século XVIII, proporcionado aos historiadores da náutica uma importante ferramenta de estudo.

Academia de Marinha, Janeiro de 2009

NOTAS
INTRODUTÓRIAS

Através do Autor da *Dieta Náutica e Militar*

Nuno Valdez dos Santos

Em 1707 um jovem estudante de nome Francisco José da Câmara de Vasconcelos deixou a frequência do Colégio de Santo Antão de Lisboa e passou para a Universidade de Coimbra matriculando-se nos estudos de Filosofia e Jurisprudência Canónica. Quatro anos mais tarde optou pela vida militar e, tendo apenas 18 anos de idade, assentou praça no Regimento da Armada, unidade que tivera "por casco", nas suas origens em 1641,¹ o Terço da Armada, por Decreto de 24 de Novembro de 1707, transformar-se-ia no Regimento da Armada.

Nesta Unidade teria sido um dos seus primeiros oficiais com o posto de alferes² porém, os seus conhecimentos militares deviam ser muito reduzidos, o que aliás sucedia, talvez, à grande maioria dos nossos soldados da época da “Guerra da Sucessão de Espanha”.

Nas suas “Memórias Militares” o General Mestre de Campo António do Couto de Castello Branco apontou que "os soldados eram quase todos tão novos no serviço e tão imperfeitamente adestrados... e de grande bisonharia ...".³

O mesmo se podia dizer quanto à maioria dos oficiais gerais em campanha, pelo que deviam ser nomeados para tenentes coronéis, “os oficiais mais práticos de sinalado serviço e capacidade ... e que saibam como ha de atacar e defender uma praça, levar o regimento a todo o combate... e suprir a falta de sciencia dos coronéis ...”

Segundo um brocardo militar de então os oficiais subalternos tinham “por dever: saber obedecer e fazer-se obedecer; ver combater e combater”.⁴

Por isto não é de admirar que para as nossas tropas recém-arregimentadas, as primeiras acções da “Guerra da Sucessão de Espanha” não tivessem sido coroadas de grande êxito. Faltou-lhes a devida instrução, preparação e chefes militares competentes⁵.

Remontando no tempo, após a Restauração, em 1642, o General Joannes Mendes de Vasconcelos - que segundo militares contemporâneos era “muy sciente da guerra ... e um dos grandes generaes que concorrerão no seu tempo ... em que a «Arte Militar»... era uma sciencia superior e muy difficil”. Por isso Mendes de Vasconcelos foi superiormente incumbido da “elaboração das Ordenanças de 1643, que procurariam aplicar às nossas tropas tudo o que se aprendera e praticara nas guerras com os espanhóis ... adaptando todos esses princípios nos métodos e meios que mais se coadunassem com as nossas tropas”.⁶

Em Agosto de 1645 estas “Ordenanças de 1643” ou “Novas Ordenanças” ainda não estavam compostas pelo que a doutrina militar continuou a seguir os preceitos das Ordenanças Espanholas de 1611 “revigoradas e postas em execução em 1632”.

Debalde o General Mendes de Vasconcelos pugnou pela publicação das “Novas Ordenanças Portuguesas”, devendo-se pôr em execução o que já se encontrava feito para “regularização da acção das nossas tropas em campanha, com base no que se aprendera e se praticara em guerras passadas”.

Dizem que perante esta situação o General Mendes de Vasconcelos teria organizado e compilado dos seus arquivos pessoais, um repertório que intitulou “Advertências às Ordenanças de 1643” - que nunca seria publicado - e dizem, também, que na ocasião teria desabafado: “são mais necessários mestres vivos, que documentos mortos”.⁷

Esta máxima perdeu-se, por muito tempo, entre os nossos generais a ponto do Marquês das Minas, aquando da “Guerra da Sucessão de Espanha” se vangloriar que “os seus golpes estratégicos eram por si concebidos e efectuados ao seu arbítrio, sem qualquer auxílio aos livros”.

Como consequência do desastroso⁸ “Tratado de Paz com Castela”, assinado em Fevereiro de 1668, Portugal caiu, rapidamente, “em grande abatimento”.⁹

No entanto, só alguns anos mais tarde, o Infante D. Pedro, então Regente do Reino, se teria apercebido da difícil situação do País e que era necessário precaver-se para o caso de uma nova guerra que, aliás, se aproximava rapidamente. Por isso tomou várias e urgentes medidas para a reorganização do nosso Exército, minimamente preparado, de efectivos reduzidos, mal armados e muito indisciplinados e, mesmo no quadros dos oficiais, sem qualquer instrução, longe da “cultura das letras militares”.¹⁰

Com um esforço enorme D. Pedro, já então Rei de Portugal,¹¹ conseguiu fazer “uma profunda revolução nas instituições militares”.¹²

Entretanto dá-se a morte de D. Pedro II, a 9 de Dezembro de 1706 e o novo Rei, D. João V, apressou-se a publicar o “Regimento para o Exército” ou “Novas Ordenanças Militares”, por Alvará de 15 de Novembro de 1707, que os militares e historiadores apontaram¹³ como sendo “copiadas em grande parte, das francesas”.

Não cabe aqui analisar estas “Novas Ordenanças” que D. João V impôs que se cumprissem rigorosamente não havendo para aqueles que as não cumprissem, ou as ignorassem ou que fizessem

qualquer representação sobre o seu conteúdo quaisquer contemplações ou perdão - todos seriam exemplarmente punidos!¹⁴

Estas “Novas Ordenanças”, na parte executável, foram tacitamente aplicáveis à Armada¹⁵ sendo, por isso, algumas vezes designadas por “Ordenanças Navais”. Assim, todos os militares em serviço em terra ou no mar, tinham por obrigação e dever de as conhecer perfeitamente e obedecer sem hesitação em tudo o que determinassem.

Nos princípios da década de 1710 teve-se conhecimento, em Lisboa, dos ataques dos piratas, ou corsários, franceses Duclerc e Duguay-Trouin à cidade do Rio de Janeiro e das suas trágicas consequências.

Os acontecimentos do Rio de Janeiro repercutiram-se em todo o Portugal, muito em especial no que se relacionasse com a defesa das nossas fronteiras, terrestres ou marítimas e na reorganização militar do País.

Na ocasião procurou-se rever toda a legislação militar em vigor, colmatar as suas falhas e, tanto quanto possível, compará-la com a que se praticava nas nações europeias mais evoluídas na “arte da guerra”, muito em especial as que possuíssem forças navais, como era o caso da Inglaterra, Holanda e Espanha e, até, a França.

Para a realização deste importante estudo foram chamados a Lisboa alguns dos mais qualificados oficiais e, entre estes incluía-se o Alferes Francisco José da Câmara de Vasconcelos que, na ocasião, ainda militava no Alentejo, sob as ordens do Mestre de Campo General Marquês das Minas¹⁶ sendo considerado, além de “veterano de guerra” porquanto tomara parte na Batalha do Caia, em Maio de 1709 e na brilhante defesa da Praça de Campo Maior, no ano de 1711, um bom conhecedor de todos os preceitos das “Novas Ordenanças de 1708” e mais Leis Militares.

Por isso não é de admirar que ao jovem oficial Câmara de Vasconcelos fosse dada por finda a sua Comissão de Campanha no Alentejo e mandado apresentar, possivelmente após meados de 1714, na nau “N.^a Sr.^a da Conceição” (1701 - 1724) e, desde logo iniciou as suas novas funções de estudioso de leis militares.

Ao grupo de oficiais encarregados destes estudos de legislação foram dadas facilidades de consulta “em arquivos e secretarias” além de lhes ter sido facultada a consulta dos livros que D. João V mandara adquirir no estrangeiro¹⁷ com o intento de actualizar a “cultura naval portuguesa”.¹⁸

Face a insistentes pedidos do Papa Clemente XI perante o perigo que corria a Cristandade dado que se anunciava uma campanha de guerra para o ano de 1716, a realizar pelo Sultão da Turquia Ahmed III sobre Corfu, Sicília e Malta,¹⁹ o Rei D. João V acedeu prontamente ao apelo do Papa e mandou preparar uma esquadra de nove navios, dos quais a nau “N.^a Sr.^a da Conceição” (1701 - 1724) por ser das melhores seria a capitânia, com uma lotação de mais de setecentos homens, nos quais estava incluído, já com o posto de Capitão-Tenente,²⁰ Francisco da Câmara de Vasconcelos, o qual, certamente, teria interrompido os seus trabalhos burocráticos.

Para comandante supremo da esquadra portuguesa fora nomeado o Almirante da Armada Real Lopo Furtado de Mendonça, Conde do Rio Grande, embarcado na nau “N.^a Sr.^a da Conceição” (1701 - 1724).

A missão da Armada Portuguesa era a de desbloquear o porto de Corfu e de atacar a esquadra otomana onde fosse encontrada mas, o facto de os navios turcos terem abandonado as paragens mediterrânicas por estarem assoladas por uma terrível epidemia de peste, levou o Conde do Rio Grande a regressar ao Tejo, o que se verificou a 25 de Novembro de 1716.²¹

Em finais de Dezembro de 1716 D. João V recebeu do Papa novos pedidos de auxílio pois a esquadra turca preparava-se para nova campanha de guerra, desta vez sobre a costa veneziana.

Em Abril de 1717 o Rei de Portugal mandou para o Mediterrâneo, para as “Partes do Levante”, nova esquadra portuguesa com o fim de se juntar à “armada grossa cristã”, para se “aniquilar para todo o sempre o poderio marítimo turco”.

Não é possível descrever, em poucas linhas, o que foi a Batalha do Cabo de Matapan, em que os navios turcos foram completamente derrotados.

No dizer²² do grande historiador da nossa Marinha, o Comandante Marques Esparteiro, “... a grande batalha do Cabo de Matapan [foi] ganha pela armada cristã, mercê da actuação brilhante dos Marinheiros de Portugal”.

Para muitos historiadores dos nossos dias esta Batalha Naval “foi a última cruzada cristã contra o islamismo e a acção dos navios portugueses épica”.

Vitoriosa a Armada Portuguesa regressou ao Tejo dando fundo em Belém, no secular “surgidoro das naus de Portugal” em princípios de Novembro do ano de 1717.

De imediato começaram a aparecer em Lisboa inúmeros manuscritos com “escritos ou memórias” daqueles que tinham estado na acção de Corfu ou lutado em Matapan.

Chegaram aos nossos dias, centenas, se não mesmo milhares, de documentos²³ descrevendo a Grande Batalha Naval do Cabo de Matapan ... são volumosos relatórios oficiais, conscienciosas memórias escritas por oficiais da marinha ou pelos capelães dos navios ... são, até simples cartas pessoais dando notícias a familiares e amigos descrevendo cenas que aconteceram no decorrer das acções e combates travados ou, então, contando os últimos momentos daqueles que deram a vida pela vitória Cristã.

Cuidadosamente lemos grande parte desse magnífico espólio dos “manuscritos de Matapan” mas, caso estranho ... nunca encontramos a mais leve alusão a qualquer feito praticado pelo Capitão-Tenente Francisco José da Câmara de Vasconcelos.

No entanto, no amontoado da documentação existente em Bibliotecas e Arquivos sobre a Batalha do Cabo de Matapan há um manuscrito²⁴ que se destaca e chama a atenção de todos os estudiosos da História da nossa Marinha. Trata-se de uma “relação anónima” com um extenso título:

“Diária e fiel narração do que sucedeu na esquadra q o S. Rey D. João 5º de Portugal mandou este prz.^{te} anno de 1717 em socorro das armas catholicas debaxo da bandeira da Santid.^{de} do Papa N. S. Clemente Undécimo contra o poder Octomano”.

No dizer de Matta de Oliveira “... é notável que o autor desta relação empregue com extrema propriedade a linguagem da gente do mar, donde talvez se possa inferir que, ou era profissional ou se serviu, para redigir o seu escrito, do que ouvira a alguém que a empregava correctamente”.

Por outro lado o capitão e historiador Gastão de Mello de Matos também se debruçou sobre este documento anónimo mas, anotou²⁵ que “nada se pode conjecturar acerca da identidade do autor do manuscrito”.

Lemos, com a maior atenção²⁶ esta “relação anónima” e, mentalmente, recordávamos a *Dieta Náutica e Militar* dado o emprego sistemático de muitas palavras e frases idênticas aliado ao facto de não estar assinada, o que parece ter sido costume de Câmara de Vasconcelos, não assinar as suas obras.²⁷

Assim, surgiu-nos uma dúvida que apressamos a passar a esta douta Assembleia de Académicos da Academia de Marinha e a todos aqueles estudiosos que se debruçam sobre a História da nossa marinha de outrora ... se o manuscrito da “relação anónima” da Batalha do Cabo de Matapan e o importante tratado de marinharia da *Dieta Náutica e Militar* não teriam sido escritos pela mesma pessoa, ou seja, o capitão-de-mar-e-guerra: Francisco José da Câmara de Vasconcelos.

Se esta dúvida corresponde à verdade então a Marinha Portuguesa deve ao autor da *Dieta Náutica e Militar* mais um importante contributo e o mundo europeu o conhecimento de mais um pormenor do desenrolar da grande Batalha Naval do Gabo de Matapan, a última Cruzada cristã.

Academia de Marinha, Janeiro de 2009

O Autor e a Marinha Portuguesa na sua época

Guilherme Conceição Silva

A identificação do autor

O primeiro problema a resolver no estudo da *Dieta Náutica* era o de averiguar quem fora o seu autor: o manuscrito não estava assinado, tendo apenas uma data (1720) na primeira página.

Esta dificuldade veio a ser vencida pelo Coronel Valdez dos Santos, que assumiu a tarefa de a solucionar e conseguiu fazê-lo, seguindo os raciocínios e usando os métodos de análise que ele próprio adiante descreve.

Investigações paralelas, mas totalmente independentes, confirmaram o acerto das suas conclusões. Foram estas efectuadas por uma pessoa alheia aos trabalhos em curso, cujos sólidos conhecimentos em matéria de Genealogia e História se revelaram decisivos: o Dr. Álvaro Monjardino, ilustre Presidente da Assembleia Regional dos Açores, consultado acerca de uma passagem do texto da *Dieta Náutica* onde afloravam pistas porventura úteis para a identificação do autor da obra.

Com efeito, na Dedicatória da Obra a El Rei D. João V²⁸ diz-se o seguinte:

“...tomei a liberdade de fazer lembrança que tendo visto praticar no exercício do mar depois que tive a honra de entrar no serviço de V. M. havendo largado os estudos de Coimbra ou fuisse por natural inclinação oriunda da nação inglesa ou por imitação herdada de meus maiores como o meu tio Manuel de Sousa que no posto de Capp.m na penúltima guerra pelejando com cinco navios dunquerquezes escolheu o partido tam apaixonadamente de se deitar ao mar dizendo que antes queria acabar a vida que entregar-se pois o navio ia a pique ou fosse por exemplo do meu avô que teve o mesmo exercíssio de donde o mandou El Rei D. João IV de gloriosa memória aclamallo ás Ilhas as que resgatou da injusta posseção de Castela o que tudo diz o padrão da comenda que se lhe deu de Alviçaras ...”

Identificada a pessoa que promovera a aclamação de D. João IV na Ilhas dos Açores, seria possível saber quem fora o autor da *Dieta Náutica*, seu neto. Outros detalhes, designadamente a menção de uma “ascendência inglesa” e das circunstâncias em que morrera o “Tio Manuel de Sousa” pode-

riam igualmente servir para esse fim. Posta a questão ao Dr. Álvaro Monjardino, teve este a gentileza de prestar a seguinte informação:

-- O autor da *Dieta Náutica* é Francisco José da Câmara e Vasconcelos, já referido como capitão-de-mar-e-guerra no Nobiliário da Ilha Terceira, de Eduardo Azevedo Soares (Carcavelos). Foi seu avô paterno Francisco de Ornelas da Câmara Paim (1606-1664) que efectivamente veio fazer aclamar D. João IV como rei de Portugal nas ilhas dos Açores. Francisco de Ornelas da Câmara Paim deixou dois filhos e seis filhas (M. L. Maldonado, no II vol. da sua *Fénix Angrence* (sic). Desses dois filhos, o mais velho – Brás – passou a Lisboa, onde lhe ficaram dois filhos naturais. Um destes foi Francisco José da Câmara e Vasconcelos. Quanto ao tio do autor, não se trata do irmão do pai, como inicialmente pensei, mas de um irmão do avô (tio-avô, portanto) de quem o irmão do pai apenas «herdou» o nome, como mais abaixo vai referido. Recorri, para estas miudezas genealógicas, àquele Nobiliário da Ilha Terceira e ao meu primo Jorge Forjaz, que é um distinto genealogista e me transmitiu a informação de seguida transcrita *ipsis verbis*:

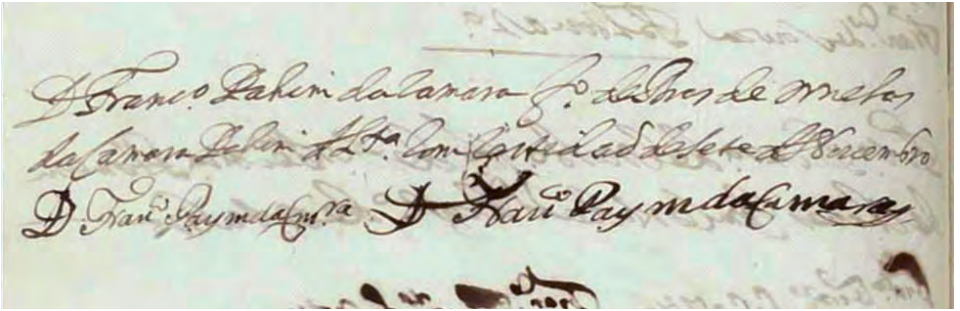
«Manuel Paim de Sousa morreu, efectivamente, em 1644, em combate contra os dunquerquezes, a bordo da nau S. Jorge. Servia então na Flandres e atirou-se do navio, recusando ficar prisioneiro! O irmão de Manuel Paim de Sousa, Francisco de Ornelas já tinha dois filhos, entre os quais o varão Braz, nascido em 1642; quando teve outro rapaz, em 1647, chamou-lhe também Manuel Paim de Sousa, para alívio das saudades. Fosse como fosse, e como o falecido Manuel não tivesse filhos, invocou Francisco o sacrifício do irmão para receber uma comenda do lote de 200\$000 reis, e acabou por receber a comenda de S. Salvador de Penamacor. Quando morreu, Francisco de Ornelas herdou-lhe a casa. O filho Braz, cujos descendentes bastardos só puderam herdar os bens livres (e vão dar aos Infantes da Câmara actuais), revertendo o morgado para a descendência do tal Manuel Paim de Sousa, que estava predestinado pelo tio mártir a ser o herdeiro. Do Braz é filho o tal capitão-de-mar-e-guerra Francisco José da Câmara e Vasconcelos (vai buscar o Vasconcelos aos Bettencourts da Madre de Deus), cuja obra é já citada no Dicionário de Inocêncio, II, p. 249 e 402.»

Francisco de Ornelas foi feito comendador por alvará de 1643 – antes, portanto, da morte do irmão Manuel... Provavelmente terá invocado esses feitos quando, mais tarde, se habilitou a outras honorarias, que veio a conseguir, como o governo do castelo e a capitania da Praia. É o que se depreende de Maldonado («Fénix», II).

Ficava assim confirmada a identificação efectuada pelo Coronel Valdez dos Santos. A partir daqui, tornava-se possível saber algo mais acerca do seu autor, ponto de partida para uma melhor integração da obra no contexto histórico em que foi escrita, e para um conhecimento mais exacto acerca da Marinha dessa época.

A carreira naval do autor

Francisco José da Câmara de Vasconcelos nasceu em Lisboa em 1689. Era filho de Braz de Ornelas da Câmara, Fidalgo da Casa Real, e neto de Francisco de Ornelas da Câmara Paim (1606-1664) que efectivamente fez aclamar D. João IV como rei de Portugal nas ilhas dos Açores. Frequentou o Colégio de Santo Antão até de 1703, ano em que passou à Universidade de Coimbra, para estudar Filosofia e Jurisprudência Canónica.²⁹



Inscrição de D. Francisco Paim da Câmara, na Universidade de Coimbra, em 7 de Novembro de 1704 e a sua filiação. Arquivo da Universidade de Coimbra, Livro de Matrículas - 1704 - 1706 - Instituta - 7 de Novembro de 1704 - IV-1ª D - 1-3-39. Fragmento da fl. 213 v.

Em 1707 optou pela vida militar, assentando praça no Regimento da Armada, com o qual fez várias Campanhas na Província do Alentejo, em 1708 e 1709.

Deste último ano por diante começou a embarcar nas fragatas de guarda costa e nos comboios das frotas, até ser promovido a capitão-tenente, posto que atingira quando fez parte da guarnição da nau *N.ª S.ª da Conceição*, capitania na esquadra do Conde do Rio Grande, que em 1716 foi a Corfu e em 1717 combateu os turcos em Matapan.

Não se encontraram referências expressas á sua carreira durante a década de 20, mas é de presumir que tenha continuado a exercer funções no mar, quer nos navios de guarda costa, quer nos comboios às frotas do Brasil. A esse período corresponde a elaboração da *Dieta Náutica*.

Mais tarde, já como capitão-de-mar-e-guerra, Câmara de Vasconcellos comandou diversos navios e comboios de frotas do Brasil, estando, em muitas delas, referenciado nessa qualidade em diversos números da *Gazeta de Lisboa* que, como regra, noticiava os movimentos das frotas e os factos mais importantes relacionados com o seu movimento.³⁰

Entre 1732 e 1742, comandou as naus *N.ª S.ª do Rosário*, *N.ª S.ª das Ondas*, *N.ª S.ª da Lampadosa*, *N.ª S.ª da Estrella* e *N.ª S.ª da Boa Viagem* - esta a última em que embarcou, pois viria a falecer em Lisboa em 17-08-1742, após o regresso de Pernambuco.

Não obstante esta intensa vida de mar, o autor nunca abandonou os estudos relacionados com a navegação e a marinharia. Em 1733, compôs uma *Dissertação contra as Memórias Militares de António do Couto*, na qual, em nome dos Discípulos da Aula da Navegação se confutam os erros das ditas Memórias. (Lisboa, por Miguel Rodrigues, 1733). Esta obra foi publicada, sem o seu nome, no livro *Evidencia Apologética e Crítica sobre o 1.º e 2.º Tomo das Memórias Militares de António do Couto &c.*³¹

Não é bem clara a razão que levou o autor a não revelar a sua identidade. De qualquer modo, as críticas que apresentam são fundamentadas, pois evidenciam os erros e imprecisões que se detectam em muitos pontos das Memórias.

A carreira naval de Câmara de Vasconcellos insere-se num período complexo, e mal conhecido da história da nossa Armada - o da primeira metade do Século XVIII. O autor da *Dieta Náutica* acompanhou os múltiplos eventos desse período, participou pessoalmente em alguns deles, e deixou para a posteridade uma obra que, para além duma evidente riqueza em matéria de informação técnica, é um insuspeito testemunho sobre uma época histórica prestado por alguém que nela viveu.

A Marinha no início do Século XVIII

Existe no Museu Britânico³² um manuscrito anónimo que contém uma descrição pormenorizada da Marinha Portuguesa dos fins do Sec. XVII. A sua data provável é 1698. Evidencia esse documento a fraqueza da Marinha na altura em que se iniciou a Guerra da Sucessão de Espanha, facto aliás confirmado em várias obras que se dedicam ao estudo de época.

Pouco depois do início da Guerra, Portugal denunciou o Tratado de Amizade com a França, aderindo á coligação liderada pela Inglaterra, a troco de algumas concessões territoriais. Esquadras inglesas e holandesas passaram a utilizar Lisboa como base para as operações, até que o Almirante Rooke, em 1704, conquistou Gibraltar num ataque de surpresa, proporcionando á Coroa Britânica uma posição estratégica de decisivo valor no controle do acesso ao Mediterrâneo. Franceses e Espanhóis cercaram Gibraltar, pelo que, em Março de 1705, saiu de Lisboa uma esquadra composta por navios Ingleses e Portugueses destinada a socorrer aquela posição.

Os navios portugueses eram comandados por Gaspar da Costa de Ataíde, considerado na altura como o mais experiente e competente comandante naval português. A estes navios vieram a juntar-se, no Algarve, mais oito navios holandeses, tendo-se travado um combate com os franceses a 20 daquele mês. Alguns navios franceses foram apresados, mas nenhum pelas naus portuguesas, cujo desempenho foi pouco eficaz, na única operação naval de algum vulto em que, durante a Guerra da Sucessão de Espanha, interveio uma esquadra portuguesa.

Nos cinco anos seguintes, para além de alguns combates isolados, (em especial no Oriente), a Marinha teve um papel apagado e pouco conhecido. As invasões do Rio de Janeiro por Duclerc (1710) e Duguay Trouin (1711) - em especial esta última - não contribuíram para melhorar a situação.

Quando tudo isto sucedeu, o autor tinha vinte e poucos anos. A sua dedicação á carreira e ao estudo estão claramente comprovadas pela obra que deixou, que o revela como um profissional atento e interessado pela Marinha. Tinha necessariamente conhecimento dos factos que ficaram referidos, em especial o insucesso da defesa do Rio de Janeiro contra o ataque de Duguay Trouin. Mas o que não podia saber, na altura, era que essa data iria igualmente marcar o ponto de partida para uma renovação notável, que permitiria á Marinha, alguns anos depois, participar com brilhantismo em operações de esquadras como as que ocorreram em 1718 e, mais tarde, em 1793, no Mediterrâneo.

Como lembra o Prof. Nuno Gonçalo Monteiro,³³ “nada nos autoriza a transpor para a primeira metade de Setecentos uma concepção de prática política anacronicamente decalcada da época contemporânea”. Por isso, ao olhar para a organização da Marinha naquela época, há que evitar a ten-

tação de estabelecer paralelismos ou fazer comparações com sistemas mais recentes ou mesmo actuais, totalmente diversos na concepção e modo de funcionamento. A Marinha não era gerida, na época a que nos referimos, por uma estrutura hierarquizada, com chefias e órgãos subordinados, funcionando de acordo com regras previamente estabelecidas. Tal sistema que apenas veio, em parte, a esboçar-se após a morte de Diogo de Mendonça Corte Real (1735), com a criação das Secretarias de Estado – e estes, mesmo assim, só se tornaram verdadeiros ministérios na segunda metade do século. A gestão era casuística, e dependia de pessoas cuja escolha e nomeação se fazia atendendo a factores que não tinham necessariamente a ver com a sua preparação técnica ou aptidão para o desempenho dos cargos.

Em Dezembro de 1713, Pietro Viganego, um espião italiano ao serviço da Côrte de França, informava o Marquês de Torcy acerca do estado da Marinha Portuguesa. Justifica-se a transcrição deste documento,³⁴ que descreve de uma forma rigorosa o ambiente naval da época. Diz Viganego:

“Começa a pensar-se mais seriamente do que se tem feito nestes últimos tempos em restabelecer a marinha, que se encontra muito reduzida. Julga-se que o Rei de Espanha possa ter navios, e deseja-se tê-los em número suficiente para lhe resistir em caso de necessidade. E o Sr. marquês de Fronteira, primeiro-ministro da marinha, que, incitado pelo intendente dos arsenais, a que aqui chamam provedor dos armazéns, não deixa de representar ao Rei de Portugal como lhe seria vantajoso ter navios, no que é contrariado por todos os outros ministros, principalmente os do Conselho das Finanças, com fundamento na impossibilidade de reunir os fundos para aumentar a despesa dos arsenais, o que faz crer que toda a sua boa vontade não produzirá nada de considerável, tanto mais que este Rei não tem muito gosto e inclinação pela marinha. Resolveu-se, contudo, fazer construir seis navios para as viagens de Goa, para poupar os navios de guerra e reservá-los às necessidades que poderão advir e para guardar a costa, que não deixa de estar infestada de turcos. Pretende-se construir estes seis navios em três anos, dois por ano, e serão de 800 toneladas cada um. Sua Majestade Portuguesa aceitou também em estabelecer uma Escola da Marinha, para instruir os jovens na ciência da navegação, tendo assinado as ordens necessárias à despesa. Estão a preparar-se para lhe fazer aprovar um outro projecto para os guardas-marinhas, a fim de formar oficiais, que muita falta fazem. Eis, Monsenhor, em que consiste a Marinha de Portugal.

Há na cidade de Lisboa dois arsenais e nenhum em qualquer outro lugar, a saber, o da Coroa e o da Junta do Comércio. O primeiro é dirigido pelo marquês de Fronteira e pelo provedor, que é o filho de um mercador francês de Baiona, o qual adquiriu este cargo por 110.000 cruzados. O segundo arsenal é para os navios que servem de comboios às frotas do Brasil. É dirigido por um Conselho.

O arsenal da coroa tem 800.000 cruzados de rendimento, cada cruzado valendo as libras de França, que se ocupa da construção de navios de guerra e das Índias, ao seu armamento e manutenção, ordenados dos oficiais de marinha e o regimento de infantaria de 1.000 homens servindo nestes navios, como também ao pagamento das pequenas guarnições dos fortes que existem neste rio.

O número de navios de guerra que lhe pertencem não é actualmente senão de sete e vai ser reduzido a cinco, por causa dos dois que se enviam a Goa, a saber: navios recentemente construídos pelo citado Chabert de Marselha, sendo o primeiro de 80 canhões, o segundo de 66 canhões e o terceiro será da mesma força, estando ainda no estaleiro para ser lançado a água no

fim do próximo mês. O quarto é de fábrica genovesa, de 64 canhões, do qual se espera a chegada desse do Rio de Janeiro. O quinto é de fábrica inglesa, de 50 canhões, e foi o Infante D. Francisco que o comprou aos ingleses e o presenteou ao Rei. Os outros navios, destinados a Goa, um e de 80 canhões e foi construído aqui em 1695 e outro de 30 canhões comprado aos ingleses. O arsenal da Junta tem cerca de 700.000 cruzados de rendimento, mal pagos, e destinado a construção, armamento e manutenção dos combóios e de um regimento infantaria de 1.000 homens servindo nos ditos combóios, os quais consistem em grandes navios de cerca de 1.000 toneis cada um e de 60 canhões, dos quais três no Brasil, que são esperados com as frotas, e um quarto que foi recentemente construído e que também se espera. Os outros dois encontram-se neste rio. Todos os navios, que foram construídos no Brasil, não são tão bem feitos como os da coroa, muito fortes e de longa duração por causa da boa qualidade da madeira....”

O 2º Marquês de Fronteira

Esta descrição dá uma imagem da Marinha como uma organização algo complexa, administrada pelo 2º Marquês de Fronteira. D. Fernando de Mascarenhas, membro do Conselho de Estado e Vedor da Fazenda a partir de 1710, foi designado para o exercício desse cargo por três anos, sucessivamente renovados até à sua morte, em 1729. Assim, durante quase vinte anos, D. Fernando de Mascarenhas assumiu a responsabilidade pela Marinha.

Viganego descreve os traços principais da sua personalidade, e faz-lhe muitas referências na obra atrás citada. Era considerado um “homem de carácter e estudo, grande economista”,³⁵ “que fala com liberdade do governo e do ministério, e faz uma vida de filósofo”,³⁶ “sempre a meter os outros a ridículo, fazendo, por isso bastantes inimigos”, “assíduo no seu cargo, muito desinteressado e íntegro, mas não geralmente estimado”.³⁷

Chegava a roçar o limite das conveniências e dos usos formais da Côrte, dada a forma categórica e frontal como expunha as suas ideias. A este respeito, Ferrand de Almeida³⁸ faz uma descrição elucidaiva, que merece ser transcrita:

“O Marquês tomou a sério as funções de que fora encarregado. Amplamente o comprovam as várias exposições escritas que apresentou ao Rei nos primeiros tempos da sua ocupação, tratando da falta de materiais nos Armazéns e da diminuição das respectivas consignações, dos problemas da navegação da Índia e do Brasil, da formação de oficiais e pilotos, e da construção naval. Em relação com este último tema, aproveitou mesmo uma audiência régia para lembrar «o muito que importava se fabricasse maior número de navios». Tendo-lhe D. João V perguntado para que queria mais, respondeu que Sua Majestade «não tinha os que lhe bastavam». E, a concluir, acrescentou, com igual desassombro, que, ou o monarca mudava os títulos de senhor do Comércio e Navegação, «ou havia de sustentar o número de navios competentes para conservar a Navegação e Comércio, considerando incrível se disputasse acerca do número de barcos necessários quando das janelas do palacio se via como ele era insignificante; a questão só teria cabimento na altura em que houvesse mais 20 ou 30”.

Apresentou a D. João V diversas exposições escritas, relativas ao aprovisionamento dos Armazéns, à formação dos oficiais e pilotos, à criação de uma escola de navegação e à construção de novos navios. Promoveu a vinda para Portugal de construtores navais franceses e ingleses, insistindo

pela necessidade de uma reforma da marinha, apontando as deficiências e justificando as medidas a tomar.³⁹

Expondo os problemas da marinha portuguesa, dava particular relevo às deficiências da construção naval e às suas causas. Segundo o autor anteriormente citado, noutra relatório lembrava que :

“...nunca se melhorou a fabrica dos navios, nem era possível que melhorasse, porque faltavam aos mestres da Ribeira duas partes essenciais: huma dellas, os primeiros princípios da mathematica, e a outra o conhecimento das diversas formas das fabricas estrangeiras, sendo, pello contrario, conhecidos por huns homens rusticos, que não sabiaõ ler nem escrever». Acentuava que «das mãos destes sahirão muitos navios com deffeitos, insoportaveis», e alongava-se em exemplos comprovativos”

Quanto aos oficiais de mar e guerra, sublinhava:

“descuido que houvera na sua educação e escolha, porque até agora não tinham feito senão as viagens do Brasil e Índia em navios mercantes.”

A necessidade de dispor de navios foi resolvida pela sua construção em Lisboa e compra no estrangeiro. Construtores navais franceses e ingleses trabalharam na Ribeira das Naus entre e 1710 e 1730 construindo várias naus e fragatas. Por outro lado, em França e na Holanda foram compradas mais unidades. A partir de 1716 a Marinha já estava apta a enviar para o Mediterrâneo uma esquadra de intervenção num conflito internacional, assegurando além disso o cumprimento normal das outras missões que lhe cabiam, como a guarda-costa contra a pirataria argelina e a protecção das frotas do Brasil. Entrou em funcionamento a Aula de Navegação, e criaram-se novos Arsenais na Baía, Pará e Rio de Janeiro.

Deste modo, em poucos anos se consolidaram os sólidos alicerces sobre os quais se reconstruiu a Marinha, que continuou a progredir nos reinados posteriores até atingir o máximo da sua expansão e poder nos fins dos Sec. XVIII.

O Infante D. Francisco

Como se sabe, D. Francisco é uma figura histórica controversa,⁴⁰ relativamente à qual subsistem questões que nunca ficaram completamente esclarecidas. Parece no entanto provada a genuinidade do seu interesse pelos assuntos da Marinha, o que explica os termos da dedicatória que lhe é feita na Dieta Náutica, onde o autor diz o seguinte:

“...Sereníssimo Senhor

Com bem diferente motivo do que teve Derroches para oferecer á Majestade Cristianíssima de Luís XIV o seu Dicionário dos termos náuticos tomo eu a liberdade de sacrificar a soberana grandeza da V. Alteza com esta limitada cordialidade por que se ele quis instruir o Infante Conde de Toulouse eu só quero conseguir no que não souber seguir a doutrina de V. A. com as lições reputo eu por primeiras, pois he V.A. tam destrissimo nesta arte que ninguém o iguala aos

mais veteranos exerce como o testemunhão todas as nações e a sua actividade e desempenho provando praticamente as notícias científicas que lhe tem levado o tempo para as adquirir na theorica podendo só V. A. ainda que inimitável servir de viva norma para a imitação...”

Estas palavras, que facilmente se podem tomar como exagero e lisonja (habituais em dedicatórias) parecem no entanto dever ser aqui entendidas como expressando uma verdadeira convicção do autor quanto aos conhecimentos náuticos do Infante: o que de facto se pretende dizer é que D. Francisco não precisava de lições de náutica, pois ele próprio as podia dar a quem quer que fosse, profissionais da Marinha incluídos. Vejamos qual é o fundamento desta interpretação.

O Palácio do Infante localizava-se junto ao Arsenal da Coroa. D. Francisco acompanhava de perto a construção dos navios, embarcava muitas vezes, e aprendera a manobrar navios, arte na qual era tão experimentado e sabedor como os melhores oficiais de carreira. Efectuara pessoalmente as provas de mar de alguns deles, tinha iates, e chegou a comprar navios de maior porte, que ofereceu ao Rei para servirem na Marinha, á qual a sua dedicação era manifesta. É significativo o facto de ter inculcado no seu filho⁴¹ gostos idênticos, como o veio a revelar a posterior carreira naval deste. Tudo isto é confirmado por Viganego, que acerca do Infante diz o seguinte:

“...O Infante D. Francisco, irmão de D. João V é pessoa muito interessada pelos assuntos da marinha, tomou lugar num destes ultimos navios até algumas léguas fora da barra. Desejando verificar se o outro (que era o primeiro fabricado por Chabert) navegava bem, ordenou ao capitão que ficasse para traz e desse toda a força ás velas quando lhe fizesse sinal. A experiência resultou de forma plena, porque o barco, em menos de meia hora, alcançou o da frente, embora este utilizasse também ao maximo o seu velame e tivesse mais de uma légua de avanço. Compreende-se que o príncipe tenha felicitado calorosamente o construtor, ali presente, pela beleza e bondade do seu navio, na verdade muito belo e bem feito, segundo o consul Duverger”.

Noutro texto, o mesmo autor diz que:

“o Infante dedica-se em aprontar os navios que vão mandar sair, tendo uma maravilhosa inclinação pela Marinha; sabe da construção e comanda a manobra perfeitamente; se o seu irmão tivesse uma grande armada, seria capaz de a comandar e não haveria ninguem sob a sua direcção que ousasse faltar ao seu dever, mas para sua infelicidade todas as forças de Portugal se reduzem a quatro navios de guerra...”

Diversas outras fontes e autores confirmam a aptidão e gosto de D. Francisco pelas coisas do mar, bem como o seu apoio ao Marquês de Fronteira na tarefa de renovação e reorganização da Marinha e na preparação das Esquadras que foram ao Mediterrâneo em 1716 e 1717, o que fundamenta as referências que aqui lhe são feitas como pessoa cuja influência se fez sentir de forma positiva no contexto naval da época.

Conclusões

O mais reputado escritor naval português do Sec. XIX, o Almirante Joaquim Pedro Celestino Soares conclui o Vol. IV da sua obra Quadros Navais, afirmando que “o grande impulso e protecção

dados a Marinha Nacional datam do reinado de D. João V^o.

Na verdade, pouco depois dos desaires de Gibraltar (1705) e do Rio de Janeiro (1711), a Marinha iniciou um processo de recuperação que, no curto prazo de cinco anos, a levou a dispor da maior esquadra de que alguma vez armou para intervir num conflito internacional. Tudo isso se fez sem prejuízo de continuar a garantir a defesa das áreas de navegação sob sua responsabilidade, o que revela a existência de uma política naval coerente e pensada, por oposição a soluções casuísticas aleatoriamente impostas pela pressão dos acontecimentos que caracterizaram reinados anteriores.

Faz sentido admitir que a elaboração da *Dieta Náutica* haja sido uma consequência dessa renovação de mentalidades, traduzindo a crença do próprio autor numa mudança que se ia tornando cada vez mais óbvia, à medida que avançava a reorganização da Marinha e se iam construindo ou adquirindo mais navios: tais factos eram obviamente idóneos para motivar um oficial dedicado à sua profissão a dedicar-se ao estudo com maior empenho e interesse.

Esta abordagem aumenta o interesse da obra, pois permitirá aos estudiosos ultrapassar os aspectos meramente técnicos da *Dieta Náutica*, e analisá-la na perspectiva das motivações que levaram o seu autor a escrevê-la, matéria sem dúvida importante para estudo do processo que no Sec. XVIII levou a Marinha de Guerra Portuguesa a um grau de desenvolvimento até então nunca atingido e, posteriormente, nunca ultrapassado.

Academia de Marinha, Janeiro de 2009

Técnica Náutica e Organização Naval, na *Dieta Náutica*

José Manuel Malbão Pereira

A *Dieta Náutica* abarca um leque elevado de matérias respeitantes à organização da vida de bordo e à condução do navio, sendo muito desenvolvidas as matérias relacionadas com a Marinharia, a Navegação, o Combate naval, os Sinais, e tudo quanto ao navio de guerra diz respeito.

A Marinharia é abordada nos tratados 1º a 5º, que tratam respectivamente do *dicionário náutico*, da *composição do navio*, fazendo-se uma descrição geral do navio e dos seus componentes, da *encárcia ou massame em geral, do velame e do aparelho do navio*. Este assunto completa-se no Tratado 10º com a *mareação do navio*.

A Navegação é tratada com algum desenvolvimento neste mesmo tratado, abrangendo os capítulos LXXX a LXXXV. Contudo, o autor não deu necessariamente o mesmo desenvolvimento à matéria como deu à Marinharia, dado que a navegação era tratada por obras que corriam impressas, pelo que não se justificava dar desenvolvimento.⁴²

No que respeita à Marinharia, esta autêntica enciclopédia de aparelho e manobra, descreve de modo muito completo assuntos que até à época eram passados oralmente ao longo das gerações, não havendo, sobre a maior parte deles, nada escrito.

Os Tratados 6º, 7º, 11º e 12º, tratando dos sinais, do armamento e dos navios no seu aspecto orgânico, da artilharia e do combate naval, constituem importante doutrina organizativa nesta área.

Os Tratados 8º e 9º correspondem essencialmente à regulamentação da vida a bordo, em todos os seus aspectos.

O grande mérito desta obra, além do correspondente aos aspectos organizativos, terá sido o de “fixar” matérias dispersas e por vezes heterogéneas, dando-lhes forma escrita.

De facto, não há dúvida que o autor terá elaborado este trabalho como um rascunho com emendas, que se introduziriam mais tarde aquando da publicação.

É sobretudo notável o tratamento dado ao aparelho e manobra dos navios da época, além, evidentemente, do que se dá ao Combate Naval.

Sabe-se, como acima referi, que muitos autores Portugueses e estrangeiros trataram em obras manuscritas ou impressas a *Arte de Navegar*, mas não conheço, a não ser no século XVIII, ou em fins do século XVII, que alguém se tivesse dedicado à compilação de regras e normas sobre a nobre arte da manobra a não ser a *Dieta Náutica e Militar*. Esta disciplina foi certamente passando por escrito e por transmissão oral às sucessivas gerações de marinheiros e mestres dos navios das diferentes épocas, mas tudo indica que não houve nunca a preocupação de compilar os seus conceitos, como aconteceu com os *Livros de Marinbaria*.

Este assunto foi por mim abordado no *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos ...*, recentemente publicado,⁴³ tendo feito extensas considerações sobre o mesmo.

Neste trabalho, comenta-se essencialmente que *A Dieta Náutica* terá sido pioneira na matéria, seguindo-se-lhe o *Norte dos Pilotos*, que aborda também estes assuntos com alguma profundidade.

Pierre Bouger, um autor Francês, no prefácio de uma obra sua sobre manobra editada em 1757⁴⁴ diz que “Toutes les Nations maritimes ont de ces Livres qui servent à l’institution de leurs Pilotes, & qui sont entre les mains de leurs navigateurs”. Comenta em seguida que a manobra é muito importante e não o é menos que a navegação, que apesar de ser mais prática que teórica, também tem regras precisas e emprega princípios da física.

Afirma em seguida que a este assunto foi dada a devida importância a partir de fins do século XVII, dando como exemplos o Padre Pardies, seguindo-se-lhe o Chevalier Renau com *Théorie de la Manœuvre des Vaisseaux*, 1689, P. Hoste, em 1692, depois Hughens em 1693, Jean Bernouilli em 1714, no *Essai d’une nouvelle Théorie de la Manœuvre*, Pitot em 1731 com *La Théorie de la Manœuvre réduite en pratique* e Mac Laurin e Euler, mais tarde.

Verifica-se portanto, que o desenvolvimento e “dignificação” da manobra sofreu um grande impulso com a contribuição de eminentes físicos e matemáticos tais como os aqui referidos por Bouguer.

Estes, ao desenvolverem por exemplo o estudo da dinâmica dos fluidos, originaram trabalhos eminentemente teóricos, descrevendo, com o auxílio de muita matemática as diferentes interações entre o vento e as velas e entre estas e o navio, matéria que naturalmente não estaria ao alcance dos pilotos.

O trabalho mais antigo foi editado em Amesterdão em francês e em 1719. O seu título abreviado é *L’art de battre les vaisseaux et d’en perfectionner la construction de les garnir de leurs appareils, les mettre en funin, les manœuvrer &c.*,⁴⁵. É uma compilação dos trabalhos de autores holandeses da época, como Witsen, Van Eyk, Allard com mais de 400 páginas, com belas gravuras de navios em corte, peças da sua construção, instrumentos de navegação, aparelho, embarcações, bandeiras, etc.

Segue-se o trabalho de Bouger, de 1757, já referido, e em seguida o de Santiago Augustin de Zuloaga, *Tratado instructivo y pratico de maniobras navales para uso de los Cavalleros Guardia-Marinhas*, publicado em Cadiz em 1766.⁴⁶ Será no entanto o primeiro livro onde as manobras se descrevem com um carácter prático, visto que os anteriores são essencialmente teóricas, como se disse.

Depois da obra de Leonard Euler, *Théorie Complette de la Construction et de la Manoeuvre des Vaisseau-x* de 1773,⁴⁷ há uma obra em castelhano de António Gabriel Fernandez, Mestre de Matemáticas da Real Academia de Guardas Marinhas em Cádiz, com o título, *Prática de maniobras, em que se ensiña el modo de darles todos movimientos, de que son capaces, mediante el timon, y las velas impedidas del viento*, de 1774.⁴⁸ Há uma tradução integral em português de 1793 de Luís Melitão da Mata.

Parece-me contudo que a obra mais útil aos navegantes da época poderá ter sido a do francês Jacques Bourdê de La Villehuet, *O Manobreiro, ou Ensaio Sobre a Theorica e a Prática dos Movimentos do Navio e das Evoluções Navais* traduzido pelo Capitão de mar e Guerra Joaquim Manoel do Couto e publicado em Lisboa, em 1794.⁴⁹ Como se vê, é muito posterior à *Dieta Náutica*.

Serão estas, as obras mais significativas até à época em causa.

Num excelente trabalho de John Harland, *Seamanship in the Age of Sail*, que é o melhor estudo que conheço sobre a evolução da manobra dos navios nos últimos quatro séculos, na bibliografia apresentada pelo autor,⁵⁰ e das cerca de 210 obras que tratam de aparelho e manobra dos navios, apenas 5 são do século XVII e 17 do século XVIII.

De modo semelhante ao que se passou com a náutica dos séculos XV e XVI, os técnicos Portugueses passaram a informação sobre manobra, ou oralmente, ou através de manuscritos criteriosamente executados.

Veja-se por exemplo, *Das coisas tocantes à Marinha de Guerra*, que é um documento da terceira década de 600 existente no Arquivo Geral de Marinha,⁵¹ com 151 folhas, contendo inúmeras relações de apetrechos dos navios de guerra da época e principalmente do primeiro quartel do séc. XVII.

Segue-se um muito importante trabalho manuscrito de 1768, assinado por Patrício Peregrino, do Desterro, e intitulado *Farol Náutico*. Foi oferecido pelo autor a uma entidade não nomeada directamente, mas “... decendente das Illustrissimas familias dos Menezes, e Braynares, Mecennas que sempre costumarão ser dos que procurarão o seu assilo, ...”.⁵²

Já de possivelmente meados ou fins do século XVIII, há um outro manuscrito, neste caso anónimo e sem data, com 220 páginas e inúmeros desenhos com o seguinte título, que bem elucida o seu conteúdo: *Marinheiro Perfeito. Obra útil em a qual se mostrão vários modos para achar as grossuras e comprimentos dos cabos: modo de aparelhar huma Náo ou Fragata: peço de ancoras: Grossuras de amarras: grandezas do Poleame; e outras cousas: tudo pertencente àqueles que pretendem exercitar a occupação da Marinha; com hum Índice no fim de todas as couzas, que em esta obra se contem*.⁵³

O autor informa que “... no idioma Português não tem saído ...” uma obra semelhante, que será muito útil para evitar “... o abuzo de se aparelhar à discripção; huma Não em que os antigos Apparelhadores tem diverços pareceres por seguir cada hum sua oppinião”.

A tática, o combate naval e os sinais são também, como já se disse, tratados na *Dieta*. Foi o padre Fernando de Oliveira, com a sua *Arte da Guerra no Mar*,⁵⁴ o pioneiro desta matéria, pelo menos em obra impressa. No entanto, e como reconhece Quirino da Fonseca no *Comentário Preliminar* à edição de 1937 desta obra, e incluído na edição de 1983, há um manuscrito espanhol de Alonso de Chaves, que alguns anos antes tratou do assunto no seu “*Espejo de Navegantes. De la Guerra o Batalha que se dá en la Mar*”.⁵⁵

Contudo verificámos que o assunto que nos interessa é apenas uma pequena parte dessa obra e corresponde aos seus capítulos quinto e sexto do terceiro tratado do livro terceiro. A obra de Fernando de Oliveira é assim mais vasta e completa.⁵⁶

Notemos também, que em 1719 se publicara um texto que trata do combate naval e dos sinais nas *Memórias Militares de António do Couto Castelo Branco*, escrito por Antonio de Novaes Ferram, Capitam de Granadeiros.⁵⁷ De entre muitos assuntos salientamos códigos de sinais para as armadas, salvas, organização do combate naval, nomes de todas as embarcações do mundo por ordem alfabética, etc.

Em data posterior mas relativamente próxima da *Dieta*, há ainda um interessantíssimo trabalho manuscrito de Christiano Frederico Weinholtz, escrito em 1774 e com o título *Tactica Naval ou Evoluções e Ordens de Huma Armada*, que ao longo de mais de duzentas e vinte páginas e dezenas de gravuras anexas, expõe todos os assuntos relacionados com esta matéria.⁵⁸

Weinholtz refere os padres Fournier e Hoste, assim como Bourdet de Villehuet. Mas refere ainda mais autores, como o Padre espanhol Tosca, com o seu *Tratado da Náutica* publicado em 1707,⁵⁹ o almirante dinamarquês Fontenais com um *Tratado de Evoluções* publicado em 1747, o capitão-de-mar-e-guerra inglês O’Brien, com outro tratado de evoluções de 1762, o visconde de Morogues, chefe de brigada do Corpo Real de Artilharia de França com outro tratado de evoluções e um regimento de sinais publicado em 1763,⁶⁰ que foi traduzido para holandês pelo conde de Byland, “capitão de mar e guerra daquella nassão”.

Uma outra publicação foi elaborada em 1765 com instruções, ordens e sinais para a armada do Conde S. Vicente, onde além de um muito completo regimento de sinais, se incluem, entre muitas outras, “advertências” para o combate, para a “cassa” e para a navegação à vela, tanto de dia como de noite.⁶¹

A Biblioteca Central de Marinha, tem no seu acervo pelo menos oito *Regimentos de Sinais*, quase todos do século XVIII, manuscritos, e também quase todos destinados ao uso específico de armadas ou frotas com missões de combóio ou combate.⁶²

Verifica-se portanto que quase todos os trabalhos anteriormente referidos são posteriores a esta obra.

Nos aspectos concretos do combate naval, a *Dieta Náutica e Militar* trata do assunto de forma semelhante aos trabalhos de Weinholtz e de outros, mas com muito mais desenvolvimento, sendo por exemplo a abordagem, o evitar da abordagem e os procedimentos a adoptar com os brulotes descritos com muito pormenor.⁶³ Fernando de Oliveira na sua *A Arte da Guerra no Mar* apresenta principalmente princípios gerais, não sendo específico para o corso e o combate entre dois navios.

Os sinais são apresentados na *Dieta*, de modo muito completo e desenvolvido, apresentando-os em forma de quadro e outros detalhes.

As *Memórias Militares*,⁶⁴ já anteriormente referidas, expõem conceitos de ordem muito geral e dão os sinais que devem ser utilizados quando se navega em frotas.

Os sinais constantes das *Instruções, Ordens, e Signaes, ...*,⁶⁵ que são de 1765 são também muito completos, mas como se vê, posteriores à *Dieta*.

Os *Regimentos de Sinais* que estão na Biblioteca Central de Marinha são na sua grande maioria muito completos, apesar de serem na maior parte deles apresentadas gravuras, com as bandeiras e galhardetes.⁶⁶

Parece-me que a uniformização só se começou a dar a partir do início do século XIX ou fins do anterior, como indiciam os Regimentos constantes dos manuscritos 29 e 30 da Biblioteca Central de Marinha, promulgados pela rainha no último lustro de setecentos.⁶⁷

Pelo acima exposto, considero pelo menos estranho que uma obra tão importante como a *Dieta Náutica e Militar* tenha passado despercebida, pelo menos aos autores nacionais, sendo de louvar que Valdez dos Santos tivesse finalmente chamado à atenção da mesma no seu já conhecido trabalho.

Acentuo finalmente o excelente dicionário de termos e expressões náuticas já acima referido, que se estendem pelos primeiros três tratados, e que tão úteis serão aos estudiosos da náutica, aos modelistas e aos arqueólogos navais, e que pela primeira vez, que se saiba, são sistematizados em escrita em Portugal. O autor refere-se a Desroches, que foi um autor francês que publicou em 1687 em Paris um extenso dicionário de termos náuticos, que cobrindo apenas este assunto, é evidentemente obra muito completa e com mais de 500 páginas.⁶⁸

É portanto esta obra, na minha opinião, extremamente valiosa, constituindo como já dissemos, muito provavelmente, a primeira *Ordenança do Serviço Naval* portuguesa, tendo sido elaborada por entidade profundamente conhecedora dos assuntos versados.

Academia de Marinha, Janeiro de 2009

Notas à transcrição

Carlos Juzarte Rôlo

O manuscrito existente na Biblioteca Nacional de Portugal, datado de 1720 e com a cota PBA. 118, intitulado *Dieta Náutica e Militar no exercício do mar para se manobrar um navio de guerra em toda a operação de o reger como marinheiro, piloto, artilheiro e soldado e política militar*, que a seguir se transcreve, é um volume de 22,5 x 32, 5 por 7,5 cm, em muito bom estado de conservação. O papel em que está escrito contém várias marcas de água, todas do tipo “círculo” encimado por uma cruz, que correspondem à data que está aposta na primeira página, 1720.

Este trabalho de transcrição foi iniciado sob a égide da Academia de Marinha pelos Comandantes Conceição Silva e Malhão Pereira e pelo Coronel Valdez dos Santos. Coube-me a mim a parte final que consistiu em uniformizar as transcrições já feitas e que cobriam a quase totalidade do manuscrito, reescrevendo-as em português actual.

A grande quantidade de texto, perto de 1070 páginas manuscritas, uma grafia dos princípios do Sec. XVIII em que existem várias *penas* e diversas caligrafias torna praticamente impossível a inexistência de erros de leitura, interpretação e transcrição da escrita manuscrita.

Não me parece provável que às diversas caligrafias correspondam diversos autores, já que o estilo se mantém e é um estilo bem próprio.

Muito possivelmente o autor escrevia rascunhos no mar ou em qualquer local onde se encontrasse, guardando o caderno que é agora o códice PBA. 118 em local seguro para que, quando fosse possível, ele ou outros passassem esses apontamentos para o caderno principal, deixando muitas folhas em branco para poderem ser acrescentadas figuras, textos etc. Embora muitas vezes esteja referida a existência de figuras, só no início do texto e no Tratado 10º aparecem. Das outras só existem referências que correspondem a intenções.

A caligrafia do autor é facilmente identificável se aceitarmos o princípio de que foi ele quem fez as correcções e revisões, pois mesmo em sítios onde a caligrafia varia as anotações à margem são sempre com a mesma letra.

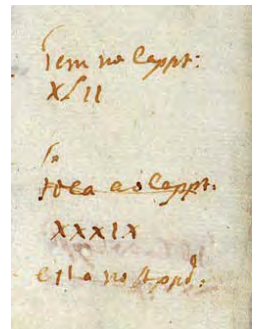
O autor divaga e filosofa em todas as alturas e sobre praticamente todos os assuntos, de forma errática, utilizando confusas figuras de estilo e referências à história clássica, onde revela a sua cultura, como é o caso do *Proémio*. Em tempo próprio dá conta das suas vivências como oficial embarcado sendo disso exemplo as referências à batalha do Cabo de Matapão, em que participou e que denomina batalha do Levante, ao Rio de Janeiro e à esquadra do almirante Byng.

O documento, escrito ao correr da pena, é composto por diversos cadernos, capítulos, tratados etc. Começa pela página de rosto com o *Título* a que se seguem as *Dedicatórias*, *Prólogo ao Leitor* e *Proémio*, ocupando as primeiras 23 folhas.

Depois o manuscrito torna-se num caderno de apontamentos com vista a um futuro livro. O autor escreve vários borrões dos primeiros tratados e capítulos e repete-os. Esta fase ocupa as 46 folhas seguintes.

Na folha 69 e com o “terceiro” Tratado I dá o autor início à versão quase final, com 12 Tratados, (os menores, 6º e 7º, com 4 capítulos e o maior, o 10º, com 85) que terminam na folha 507. Seguem-se 24 folhas em branco. Faltam algumas gravuras que, como já referi, o que o autor diz, expressamente, existirem e para as quais reservou espaço. Alguns capítulos têm à margem indicações para os mudar de local.

Diversas notas à margem surgem, com tinta e grafia diversa, ao longo do texto. Os apontamentos e notas têm estilos curiosos que vão desde o muito usado *Toca ao Capítulo nnn*, ao comum *Tem Apêndice* e, até o curioso apontamento “*Falta-me o termo de dar querena sem covilbetes, como se chama?*” (fl. 535), aparece.



A existência das *Dedicatórias*, *Prólogo ao Leitor* e *Proémio*, faz acreditar que este manuscrito se destinava a uma futura edição impressa.

O que fiz, para além de me ir maravilhando, foi, como já disse, tentar uniformizar a transcrição pondo-a em português actual, corrigindo grafias, pondo alguns pontos finais, vírgulas e outros sinais gráficos, com a intenção de facilitar a compreensão do texto.

O manuscrito termina com uma adenda, folhas 508 a 535, denominada *Recensão* termo que significa *comparar com vista a estabelecer uma edição definitiva*, sendo esta *Recensão* um misto de errata, aditamentos, notas e indicações de correcção e alteração do texto até aí escrito. Cumprí com o desejo expresso do autor e modifiquei o texto de forma a ficar como o autor expressamente determinou e deixou escrito.

Sempre que possível e útil transcrevi as notas que o autor fez à margem. Estão em itálico e inseridas no texto, devidamente referenciadas, também as notas referentes à inexistência de folhas, erros de numeração, folhas em branco, início de folha, etc. foram introduzidas no texto. Quando as anotações e indicações do autor preconizavam alterações e não deixavam dúvidas, fiz as correcções cor-

respondentes, acrescentado, cortando, mudando de posição, inserindo etc. Estas acções estão identificadas no texto ou em índice específico, que está no fim destas *Notas à transcrição*.

Utilizando uma palavra querida do autor *Advirto* que o sentido que os sinais gráficos imprimem pode levar a leituras diversas. Disto dou por exemplo a frase escrita a fls. 225: *Todas as noites, depois do sol-posto, perante o altar com cruzes e luzes acesas, e toque de sino, rezam os padres de joelhos com a guarnição toda desde o maior até ao menor a ladainha de N.ª S.ª Salve Regina,*

Com o texto que vem de trás a obrigar a assinalar graficamente quase todas as frases, põe-se a dúvida de deixar esta frase como está ou, pôr de joelhos somente os padres “...*rezam os padres, de joelhos, com a guarnição toda desde...*”.

Pensei deixar uma nota em todos estes casos para tentar evitar confusões geradas pela minha interpretação e transcrição, mas a dimensão da obra impossibilitou este meu intento.

Em várias partes do texto em que existem *vozes de comando, vocabulários e problemas de navegação*, que o autor, por vezes e só por vezes, refere deverem estar por ordem alfabética, ordenei-os dessa forma assinalando à margem as folhas onde se encontram e, sempre que achei conveniente para uma melhor leitura, alterei a forma de apresentação gráfica, de que é exemplo o fragmento do Tratado primeiro, abaixo, onde estão frases da Recensão (fl. 509v e 511) e de diversas fls. do referido tratado.

- Enchente da maré** – Se diz o crescimento, que faz o mar, quando sobe para a terra. [fl. 83v]
Enchufria do mar - Se diz quando arrebenta com espuma grossa. [fl. 511]
Enseada (Anciada) - O seio de qualquer costa recolhido, fazendo abrigo pela parte de terra em que podem surgir os navios [fl. 79v]
Equipagem - Se diz pela gente que guarnece a nau e se toma em diferente muita pelo provimento e aparelho da nau que se arma. [fl. 83v]
Escândalo – Se diz o rateio que se faz do resto da carga, que vem a faltar, distribuindo a cada furtador o que lhe toca, o que se pratica nos navios mercantes.
Escarcéus - Se diz arrebentar o mar mais principiante nos baixos e ficar em flor. [fl. 509v]

As palavras que estão em desuso mas constam dos dicionários foram mantidas, exemplifico, entre outras, *boga* para *voga* e *plumo* prumo *prumo*.

Entre parêntesis curvo estão as palavras ou letras consideradas a mais. Entre parêntesis recto ficam as palavras ou letras que introduzi no texto para melhor compreensão.

A versão que agora se apresenta, e que acredito estar muito perto da que o autor preconizava, pois, como já disse, segui todas as instruções por ele deixadas para *arrumar* o códice, é composta por um volume no qual consta a transcrição do seguinte:

- Capa, fl. 1*
Dedicatórias, fl. 2 a 5
Prólogo ao leitor, fl. 6 a 7v
Proémio, fl. 8 a 20
Figura, fl. 23

e os *doze tratados*, fl. 69 a 507

Segue-se um caderno a que chamámos *Escritos que antecedem e sucedem a Dieta Náutica e Militar* onde estão por esta ordem a:

Recensão, fl. 508 a fl. 535

Índice do autor, fl. 24 a 29

Acrescentamento ao alfabeto, fl. 30 a 35

Índice alfabético dos verbos da artilharia, das suas partes e seu fornecimento, para conhecimento do seu manejo e vozes, fl. 37 a 38

e a primeira versão dos *Tratados*, I, II, III, IV e VI, (o V não existe) fl. 43 a 68

Segue-se um índice do manuscrito, feito por mim, bem diferente daquele que o autor fez de início, certamente para se guiar na feitura do documento, que permite identificar no manuscrito o início e fim de cada Tratado e Capítulo, bem como as folhas em branco e as de numeração repetida.

As alterações, que por indicação do autor foram introduzidas no texto transcrito, geraram um documento final com uma ordenação diferente. A fim de facilitar a localização no texto transcrito, das partes manuscritas que ficaram fora da ordem original, fiz uma tabela de *Correspondência entre os tratados e capítulos manuscritos e os transcritos*, que está no fim destas notas.

Embora o autor, de acordo com o que deixou manuscrito, tenha planeado inserir várias figuras no texto, só o fez no Tratado 10º e, logo no início, fl. 23, uma, incompleta, que parece ser a base para uma “rosa-dos-ventos” ou para um “mapa da constituição de uma esquadra”⁶⁹. Para além destas, com o intuito de complementar o texto transcrito, algumas figuras, alheias ao manuscrito e devidamente identificadas quanto à sua proveniência, foram introduzidas.

As notas de rodapé e fim de documento, estão identificadas quanto ao autor ou por estarem abaixo de uma referência ao mesmo ou por terem as suas iniciais no início da nota:

CJR – Carlos Juzarte Rôlo

GCS – Guilherme Conceição Silva

JMP – José Malhão Pereira

NVS – Nuno Valdez dos Santos

Academia de Marinha, Janeiro 2009

Nota: O documento em suporte magnético está organizado como o documento transcrito.

Índice do manuscrito

Título		1	a	1v
	Título	1		
	<i>em branco</i>	1v	a	1v
Dedicatórias		2	a	5v
	Infante D. Francisco	2	a	2
	<i>em branco</i>	2v	a	2v
	<i>inexistente</i>	3		
	Infante D. Francisco	4	a	4
	Rei D. João V	4	a	5
	<i>em branco</i>	5v	a	5v
Prólogo ao leitor		6	a	7v
Proémio		8v	a	23v
	Proémio	8v	a	9v
	<i>em branco</i>	10	a	10v
	Proémio	11	a	20
	<i>em branco</i>	20v	a	22v
Figura geométrica		23	a	23
	<i>em branco</i>	23v	a	23v
Índice		24	a	29
	<i>em branco</i>	29v	a	29v
Acrescentamento ao alfabeto		30	a	35
	Acrescentamento ao alfabeto	30	a	30v
	<i>em branco</i>	30v	a	30v
	Termos Náuticos	31	a	32

<i>em branco</i>	32v	a	32v
Frases Gerais	33	a	33v
Propriedades avulsas	34	a	34
Partes do navio	34	a	34
<i>em branco</i>	34v	a	34v
Propriedades da bomba	35	a	35
Propriedades dos mastros	35	a	35
Enxárcia	35	a	35
Poleame	35	a	35
<i>em branco</i>	35v	a	36v

Índice alfabético dos verbos da artilharia, das suas partes e seu fornecimento, para conhecimento do seu manejo e vozes

	37	a	38
<i>em branco</i>	38v	a	42v

Tratado 1º (Borrão)

Dicionário náutico, alfabético e indicativo

43 a 59v

Capítulo I	Verbos náuticos	43	a	44v
Capítulo II	Termos náuticos	45	a	46v
Capítulo III	Vozes da bomba	46v	a	46v
Capítulo IV	Vozes do cabrestante	46v	a	47
Capítulo V	Vozes da amarração	47	a	48
Capítulo VI	Vozes dos cabos	48	a	49
Capítulo VII	Vozes do pano	49	a	50v
Capítulo VIII	Vozes do leme	50v	a	51v
Capítulo IX	Vozes da bandeira	51v	a	51v
Capítulo X	Vozes do escaler	51v	a	52v
Capítulo XI	Vozes gerais para o governo do navio	52v	a	53v
Capítulo XII	Termos do vento	53v	a	54
Capítulo XIII	Termos do mar	54	a	54v
Capítulo XIV	Frases gerais	54v	a	58v
Capítulo XV	Propriedades avulsas	58v	a	59v

Tratado 2º (Borrão)

Da composição do navio

60 a 64

Capítulo I	Partes do navio em geral	60	a	60
Capítulo II	Das partes do navio em particular	60	a	62
Capítulo III	Das propriedades do leme	62	a	62
Capítulo IV	Propriedades da bomba	62	a	62v
Capítulo V	Das propriedade do cabrestante	62v	a	62v

Capítulo VI	Da mastreação	62v	a	62 v
Capítulo VII	Das vergas	62v	a	63
Capítulo VIII	Das propriedades dos mastros	63	a	63
Capítulo IX	Das propriedades das vergas	63	a	63
Capítulo X	Das composições dos mastros e vergas	63	a	63v
Capítulo XI	Das propriedades da âncora	63v	a	63v
Capítulo XII	Da amarração e suas propriedades	63v	a	63v
Capítulo XIII	Das partes do escaler e suas propriedades	63v	a	64

Tratado 3º (Borrão)	Da enxárcia ou massame em geral	64	a	66v
----------------------------	--	----	---	-----

Capítulo I	Do massame em geral, cabos	64	a	65
Capítulo II	Dos cabos compostos	65	a	65
Capítulo III	Dos cabos fixos	65	a	65v
Capítulo IV	Dos cabos que laboram com soltura	65v	a	65v
Capítulo V	Dos cabos dos mastros e com que se aparelham	65v	a	65v
Capítulo VI	Dos cabos dos mastaréus	65v	a	66
Capítulo VII	Dos cabos com que laboram as vergas	66	a	66
Capítulo VIII	Dos cabos com que laboram as velas	66	a	66
Capítulo IX	Do poleame e suas propriedades	66	a	66
Capítulo X	Dos aparelhos com que se serve o navio	66	a	66v
Capítulo XI	Das obras que fazem os marinheiros, para uso do navio, compostas de cabos	66v	a	66v

Tratado 4º (Borrão)	Do velame	66v	a	67v
----------------------------	------------------	-----	---	-----

Capítulo I	Do pano principal	66v	a	67
Capítulo II	Do pano miúdo	67	a	67
Capítulo III	Do pano pouco usado	67	a	67
Capítulo IV	Das propriedades do pano	67	a	67
Capítulo V	Das propriedades das composições de velas	67	a	67v

Tratado 6º (Borrão)	Das bandeiras e suas diferenças	67v	a	68
	<i>em branco</i>	68v	a	68v

Tratado 1º	Do dicionário náutico, com verbos, termos e vozes, definidos	69	a	119
Capítulo I	Dos verbos náuticos	69	a	75v
Capítulo II	Dos termos náuticos	75v	a	78
Capítulo II	Dos termos náuticos	78	a	90v
Capítulo III	Das vozes da bomba	90v	a	90v
Capítulo IV	Das vozes do cabrestante	91	a	91v
Capítulo V	Vozes de amarração	91v	a	92
Capítulo VI	Vozes dos cabos	92	a	93
Capítulo VII	Vozes do pano	93	a	94v
Capítulo VIII	Vozes do leme	95	a	96
Capítulo IX	Vozes das bandeiras	96	a	96
Capítulo X	Das vozes do escaler	96	a	97v
Capítulo XI	Vozes gerais	97v	a	109
	<i>em branco</i>	98	a	107v
	texto	107v	a	109
Capítulo XII	Termos do vento.	109	a	110
Capítulo XIII	Dos termos do mar.	110	a	110v
Capítulo XIV	Das frases gerais	110v	a	115
Capítulo XV	Das propriedades avulsas	115v	a	119
	<i>em branco</i>	119v	a	119v
Tratado 2º	Da composição do navio e suas partes	120	a	139v
Capítulo I	Das partes do navio em geral	120	a	120
	<i>em branco</i>	120v	a	120v
Capítulo II	Das partes do navio em particular	121	a	132
	Definições das partes próprias e serventias de que se compõe qualquer navio de guerra	121v	a	132
Capítulo III	Das propriedades do leme e suas definições, em particular.	132	a	132v
Capítulo IV	Das propriedades da bomba e suas definições	132v	a	133
Capítulo V	Das propriedade do cabrestante	133	a	133v
Capítulo VI	Da mastreação e suas definições	133v	a	134v
Capítulo VII	Das vergas e suas definições	134v	a	135
Capítulo VIII	Das propriedades dos mastros	135	a	136
Capítulo IX	Das propriedades e definições das vergas	136	a	136v
Capítulo X	Das propriedades da composição dos mastros e vergas	136v	a	137
Capítulo XI	Das propriedades da âncora e suas definições	137	a	137v

Capítulo XII	Da amarração e suas propriedades	137v	a	138
Capítulo XIII	Das partes do escaler e suas propriedades	138	a	139v
	Definições em particular das partes que compõe o escaler ou lancha	138v	a	139v
Tratado 3º	Da enxárcia ou massame em geral	140	a	151
Capítulo I	Do massame em geral, cabos	140	a	146
Capítulo II	Dos cabos compostos	146	a	147v
	<i>Definições dos cabos compostos em particular</i>	146v	a	147v
Capítulo III	Dos cabos fixos	147	a	147
Capítulo IV	Dos cabos de laborar com soltura	147v	a	148
Capítulo V	Dos cabos dos mastros com que aparelham	148	a	148
Capítulo VI	Dos cabos dos mastaréus	148v	a	148v
Capítulo VII	Dos cabos com que laboram as vergas	148v	a	148v
Capítulo VIII	Dos cabos com que laboram as velas	148v	a	148v
Capítulo IX	Poleame	149	a	150
	<i>Definições do poleame, em particular</i>	149	a	150
Capítulo X	Dos aparelhos que servem no navio	150	a	150
Capítulo XI	Das obras compostas de cabo que fazem os marinheiros	150	a	151
	<i>em branco</i>	151v	a	151v
Tratado 4º	Do velame	152	a	154v
Capítulo I	Do pano principal	152	a	152v
	<i>Pano do mastro grande</i>	152	a	152v
	<i>Pano do mastro de proa</i>	152v	a	152v
	<i>Pano do mastro de mezena</i>	152v	a	152v
	<i>Pano do gurupés</i>	152v	a	152v
Capítulo II	Do pano miúdo	152v	a	153
	<i>Pano miúdo do mastro grande</i>	153	a	153
	<i>Pano miúdo do mastro de proa</i>	153	a	153
	<i>Pano miúdo do mastro de mezena</i>	153	a	153
	<i>Pano miúdo do gurupés</i>	153	a	153
Capítulo III	Do pano pouco usado	153	a	153v
	<i>Definições do pano pouco usado</i>	153	a	153v
Capítulo IV	Das propriedades do pano, em geral	153v	a	154
Capítulo V	Das propriedades das composições de velas	154	a	154v
	<i>em branco</i>	155	a	157v

Tratado 5º	Do aparelho do navio e de como se põe de verga d'alto	158 a 169v
Capítulo I	Como se deve lastrar o navio	158 a 158v
Capítulo II	Como se calam os mastros	158v a 159
Capítulo III	Como se cala o mastro grande	159v a 159v
Capítulo IV	Como se emastrea o mastro do traquete	159v a 159v
Capítulo V	Como se emastrea o mastro da mezena	159v a 160
Capítulo VI	Como se emastrea o gurupés	160 a 160
Capítulo VII	Como se enramam os mastros	160 a 160v
Capítulo VIII	Como se veste o mastro grande	160v a 161
Capítulo IX	Como aparelha o mastro do traquete	161 a 161
Capítulo X	Como se enrama o mastro da mezena	161 a 161v
Capítulo XI	Como se botam os mastaréis arriba	161v a 163
Capítulo XII	Como se enrama o mastaréu grande	163 a 163v
Capítulo XIII	Como se enrama o mastaréu do joanete	163 a 164
Capítulo XIV	Como se aparelha o mastaréu da gata	164 a 164
Capítulo XV	Como aparelham os paus do botaló	164 a 166
	<i>Dos paus dos botalós dos lais</i>	164v a 164v
	<i>Dos paus das varredouras</i>	164v a 164v
	<i>Dos paus do combate</i>	165 a 165v
	<i>Dos paus das bandeiras</i>	165v a 166
Capítulo XVI	Como aparelham todas as vergas	166 a 167
	<i>Da verga grande</i>	166 a 166v
	<i>Da verga da gávea</i>	166v a 166v
	<i>Da verga do joanete</i>	166v a 166v
	<i>Da verga da mezena</i>	166v a 166v
	<i>Da verga seca</i>	166v a 166v
	<i>Da verga da gata</i>	167 a 167
	<i>Da verga da cevadeira</i>	167 a 167
	<i>Da sobrecevadeira</i>	167 a 167
	<i>Do botaló</i>	167 a 167
	<i>Das vergas extraordinárias</i>	167 a 167
Capítulo XVII	Como aparelha todo o velame	167v a 169
	<i>Do aparelho da vela grande</i>	167v a 167v
	<i>Dos cabos da gávea</i>	167v a 167v
	<i>Do joanete do grande</i>	167v a 168
	<i>Da mezena</i>	168 a 168
	<i>Da gata</i>	168 a 168
	<i>Da cevadeira</i>	168 a 168
	<i>Do botaló</i>	168 a 168
	<i>Da vela de estai grande</i>	168 a 168v
	<i>Dos cutelos</i>	168v a 168v
	<i>Das varredouras</i>	168v a 168v

	<i>Do pano pouco usado</i>	168v a 169
	<i>Da vela de carangueja</i>	169 a 169
	<i>Da moda dos navios</i>	169 a 169
Capítulo XVIII	Como aparelham as bandeiras e paveses	169 a 169v
	<i>Dos paveses</i>	169v a 169v
Capítulo XIX	Dos faróis	169v a 169v
Tratado 6º	Das bandeiras	170 a 177v
Capítulo I	Das bandeiras e suas diferenças	170 a 170v
Capítulo II	Das propriedades das bandeiras	170v a 170v
Capítulo III	Dos cabos com que aparelham as bandeiras	170v a 171
Capítulo IV	Das bandeiras que praticam todas as nações	171 a 172v
	<i>em branco</i>	173 a 177v
Tratado 7º	Da ordem dos navios lotação da gente e seu fornecimento	178 a 183
Capítulo I	Dos navio de linha e ordem deles	178 a 179v
Capítulo II	Da lotação dos navios	179v a 180
Capítulo III	Dos oficiais da marinha	180 a 182v
Capítulo IV	Do fornecimento dos navios	182v a 183
	<i>em branco</i>	183v a 183v
Tratado 8º	Da economia dos navios de guerra portugueses	184 a 223v
Capítulo I	Do quartel da primeira plaina	184 a 186
Capítulo II	Da gente do mar	186 a 186v
Capítulo III	Do quartel da gente da artilharia	186v a 187
Capítulo IV	Do quartel da infantaria	187 a 188v
Capítulo V	Da enfermaria	188v a 191
	<i>em branco</i>	190v a 190v
Capítulo VI	Da limpeza e asseio do navio	191 a 193v
Capítulo VII	Do adorno e concerto do navio	193v a 196
Capítulo VIII	Como deve estar a artilharia no porto estando o navio surto	196v a 197
Capítulo IX	Como deve andar a artilharia em viagem	197 a 199v
Capítulo X	Como se deve encartuchar e municiar a gente com pólvora e bala	199v a 201v

Capítulo XI	Como se deve municiar a gente com viveres e socorrer com menestra	201v a 204
Capítulo XII	Como se dá a ração do vinho	204v a 206
Capítulo XIII	Do estilo de dar água	206v a 207v
Capítulo XIV	Do estilo de dar a ração no tinelo e escolilha	208 a 209v
Capítulo XV	Dos quartos de vigia e repartição da guarda	209v a 214v
Capítulo XVI	Da ordem de assistir ao governo do leme	214v a 215v
Capítulo XVII	Como se trazem as lanchas e escaleres a bordo	215v a 217
Capítulo XVIII	Das luzes com que se alumia o navio	217 a 218v
Capítulo XIX	Como se enfeita o navio	218v a 219
Capítulo XX	Do estilo da mesa de el-rei sobre os seus navios	219 a 220
Capítulo XXI	Como se há-de licenciar a gente	220 a 221
Capítulo XXII	Dos avisos para a boa economia e governo	221 a 223
	<i>em branco</i>	223v a 223v
Tratado 9º	Da política militar	224 a 346v
Capítulo I	Da política militar, máximas e estilos gerais	224 a 228
Capítulo II	Da civilidade com que os oficiais se devem tratar a bordo	228v a 230
Capítulo III	Dos jogos que são permitidos a bordo	230 a 231v
Capítulo IV	Da jurisdição militar e governo despótico que qualquer oficial tem governando em chefe ou por delegado	231v a 235v
Capítulo V	Das obrigações militares, em particular de cada um, no serviço náutico	235v a 237v
Capítulo VI	Do estilo de dar o santo	237v a 240
Capítulo VII	Da obrigação do capitão-de-mar-e-guerra	240v a 265v
	<i>em branco</i>	244 a 263v
Capítulo VIII	Do estilo de dar as ordens e como as deve tomar quem as recebe, como também as partes	266 a 267
Capítulo IX	Da obrigação do capitão tenente	267v a 272
Capítulo X	Da obrigação do capitão tenente mais moderno	272 a 273v
Capítulo XI	Da obrigação do ajudante da armada	274 a 274
Capítulo XII	Da obrigação do sargento-de-mar-e-guerra	274 a 277
Capítulo XIII	Da obrigação dos padres capelães	277 a 277v

Capítulo XIV	Da obrigação do escrivão da nau	277v a 278
Capítulo XV	Das obrigações dos cirurgiões	278 a 278v
Capítulo XVI	Da obrigação do primeiro piloto	278v a 280v
Capítulo XVII	Da obrigação do segundo piloto	280v a 281
Capítulo XVIII	Da obrigação do mestre a bordo da nau	281v a 283v
Capítulo XIX	Da obrigação do contra-mestre sobre o seu navio	283v a 285
Capítulo XX	Da obrigação do guardião do navio	285 a 287
Capítulo XXI	Da obrigação dos cabos dos marinheiros	287 a 288
Capítulo XXII	Da obrigação do paioleiro	288 a 288
Capítulo XXIII	Das obrigações dos patrões do escaler e da lancha	288 a 289
Capítulo XXIV	Da obrigação do patrão do bote	289 a 289
Capítulo XXV	Da obrigação dos cadeiros	289 a 289v
Capítulo XXVI	Da obrigação dos timoneiros	290 a 290
Capítulo XXVII	Da obrigação dos gageiros	290 a 290v
Capítulo XXVIII	Da obrigação dos diriceiros	291 a 291
Capítulo XXIX	Da obrigação dos escoteiros	291 a 292
Capítulo XXX	Da obrigação dos marinheiros	292 a 293v
Capítulo XXXI	Da obrigação dos grumetes e pajens	293v a 294v
Capítulo XXXII	Da obrigação da mestrança do primeiro carpinteiro	294v a 295
Capítulo XXXIII	Da obrigação do calafate	295 a 297
Capítulo XXXIV	Da obrigação dos tanoeiros	297 a 297v
Capítulo XXXV	Da obrigação dos oficiais mecânicos que vão para adorno do navio	297v a 298
Capítulo XXXVI	Das obrigações dos oficiais económicos do navio	298 a 298v
Capítulo XXXVII	Da obrigação do mestre das rações	298v a 299
Capítulo XXXVIII	Da obrigação dos fiéis do contra-mestre e do despenseiro	299 a 300
Capítulo XXXIX	Da obrigação dos cozinheiros, padeiros e enfermeiros	300 a 301v
Capítulo XL	Da obrigação da gente da artilharia	301v a 305v
Capítulo XLI	Da obrigação do condestável ou de quem faz o seu posto	305v a 306
Capítulo XLII	Da obrigação do sota condestável	306 a 306
Capítulo XLIII	Da obrigação do meirinho e do seu fiel	306 a 306v
Capítulo XLIV	Da obrigação da infantaria no serviço do mar	306v a 310
Capítulo XLV	Da obrigação dos corpos armados	310 a 312v
Capítulo XLVI	Dos termos militares e suas definições	312v a 315v
Capítulo XLVII	Do manejo da arma de que se pratica a bordo	315v a 319v
Capítulo XLVIII	Da obrigação dos postos da infantaria	

	sobre os navios	319v a 320v
Capítulo XLIX	Da obrigação do coronel	320v a 321
Capítulo XL	Da obrigação do sargento-mor	321 a 321
Capítulo LI	Da obrigação ajudante	321 a 321
Capítulo LII	Do capitão de infantaria	321 a 322
Capítulo LIII	Da obrigação do tenente	322 a 322v
Capítulo LIV	Da obrigação do alferes.	322v a 322v
Capítulo LV	Da obrigação do sargento	322v a 322v
Capítulo LVI	Da obrigação do cabo de esquadra	322v a 323
Capítulo LVII	Dos privilégios dos soldados.	323 a 323v
Capítulo LVIII	Dos castigos que se fazem a bordo	323v a 325
Capítulo LIX	Das culpas porque se praticam as penas que se dão a bordo	325 a 325v
Capítulo LX	Do estilo com que se castigam os culpados quando se lhes faz justiça a bordo	325v a 326
Capítulo LXI	Da política com que se faz o conselho de guerra sobre os navios	326 a 326v
Capítulo LXII	Como se metem as guardas a bordo e de suas obrigações	326v a 328
Capítulo LXIII	Das sentinelas que tem o navio de guerra	328 a 329v
Capítulo LIV	Da prática das rondas	329v a 331v
Capítulo LXV	Das luzes e ordem na cautela do fogo	331v a 333v
Capítulo LXVI	Da política das bandeiras	333v a 336v
Capítulo LXVII	Da prática dos faróis	336v a 336v
Capítulo LXVIII	Da política das salvas	336v a 340v
Capítulo LXIX	Das honras que se fazem a bordo aos generais e mais cabos	340v a 341v
Capítulo LXX	Das honras que se fazem aos defuntos a bordo	341v a 342v
Capítulo LXXI	Da política dos escaleres	342v a 343
Capítulo LXXII	Das advertências políticas que se devem saber	343 a 346v
	<i>em branco</i>	347 a 349v

Tratado 10º

Da mareação do navio e ordem de o fazer à vela, governando-o em viagem e em todas as manobras que, segundo a melhor mareação, se podem praticar

		350 a 420
Capítulo I	Do governo do leme em geral	350 a 350v
Capítulo II	Como se governa o leme em especial	350v a 351v
Capítulo III	Como se amarra o navio e se surge em qualquer porto	351v a 356v
Capítulo IV	Como se faz um navio à vela	356v a 357v

Capítulo V	Como se espia o navio	358	a	358
Capítulo VI	Como se leva a amarra	358v	a	359v
Capítulo VII	Como se labora com o cabrestante	359v	a	360v
Capítulo VIII	Como se marcia o navio em todas as suas manobras	361	a	361v
Capítulo XII	Da variedade do pano com que pode andar o navio e várias advertências necessárias para a navegação	364	a	373v
Capítulo XIII	Das regras gerais da marcação	373v	a	373v
Capítulo XIV	Como se caça melhor o pano	373v	a	374
Capítulo XV	Como se carrega a maior e ferra	374v	a	375v
Capítulo XVI	Como se larga e marcia a gávea	376	a	376v
Capítulo XVII	Como se arria e ferra a gávea	376v	a	377
Capítulo XVIII	Como se larga e marcia o joanete	377	a	377v
Capítulo XIX	Como se arria e ferra o joanete	377v	a	377v
Capítulo XX	Como se larga e marcia a mezena	378	a	378
Capítulo XXI	Como se carrega e ferra a mezena	378	a	378
Capítulo XXII	Como se larga a gata	378	a	378
Capítulo XXIII	Como se arria e ferra a gata	378	a	378v
Capítulo XXIV	Como se larga e ferra a cevadeira	378v	a	379
Capítulo XXV	Como se larga e ferra o botaló	379	a	379v
Capítulo XXVI	Como se largam os estais	379v	a	379v
Capítulo XXVII	Como se largam e marciam os cutelos	379v	a	379v
Capítulo XXVIII	Como se largam as varredouras	380	a	380
Capítulo XXIX	Como se metem as gáveas nos rizes	380	a	380v
Capítulo XXX	Como se bota a gávea fora dos rizes	381	a	381
Capítulo XXXI	Como se mete a gata nos rizes	381	a	381
Capítulo XXXII	Como se mete a mezena nos rizes	381	a	381
Capítulo XXXIII	Como se mete nos rizes a cevadeira	381	a	381v
Capítulo XXXIV	Como se praticam os rizes nos papafigos	381v	a	381v
Capítulo XXXV	Da razão por que se mete o pano nos rizes	382	a	382
Capítulo XXXVI	Como se enverga qualquer vela	382	a	382
Capítulo XXXVII	Se convém largar a escota na ocasião	382	a	382v
Capítulo IX	Como se anda à bolina e do governo do leme	361v	a	362v
Capítulo X	Como se navega a uma larga e do governo do leme	362v	a	363
Capítulo XI	Como se anda à popa e do governo do leme	363v	a	364
Capítulo XXVIII	Como se atravessa o pano ou o navio	382v	a	384
Capítulo XXXIX	Dos vários modos de pôr de capa	384v	a	385
Capítulo XL	Da diferença de por de capa ou atravessar	385	a	385
Capítulo XLI	Como seguirá o navio estando atravessado	385	a	385v
Capítulo XLII	Como se porá a caminho o navio que está à capa	385v	a	386

Capítulo XLIII	Como se arriba em roda	386	a	387
Capítulo XLIV	Como se dá por davante	387	a	389v
Capítulo XLV	Como se põe a caminho a nau se toma largo	389v	a	390v
Capítulo XLVI	O que se fará tomando o navio de luva	390v	a	391
Capítulo XLVII	Como se anda para barlavento	391	a	391v
Capítulo XLVIII	Como se anda arribado	391v	a	391v
Capítulo XLIX	Como ganharei barlavento a outro navio	391v	a	391v
Capítulo L	Como conservarei o barlavento ao outro navio	391v	a	391v
Capítulo LI	Como se falará a um navio vindo em bordo em contrário	392	a	392v
Capítulo LII	Como se bordeja e fazem repiquetes	392v	a	393
Capítulo LIII	Como se cruza em qualquer altura	393	a	393
Capítulo LIV	Como se conservam os navios incorporados	393v	a	393v
Capítulo LV	Como se compassa o navio	393v	a	394
Capítulo LVI	Como se dá caça a qualquer navio	394	a	394v
Capítulo LVII	Como deve estar o pano estando o navio em calma	394v	a	394v
Capítulo LVIII	O que se deve fazer quando navio dá linguetes	394v	a	395
Capítulo LIX	Quando se devem desaparecer joanetes	395	a	395v
Capítulo LX	Se convém trazer remos	395v	a	395v
Capítulo LXI	Para que se abroquela o pano	395v	a	396v
Capítulo LXII	Para que se aquartela o pano	396	a	396
Capítulo LXIII	Quando faltam os mastros o que se lhe faz	396	a	396
Capítulo LIV	Como se dá reboque	396	a	396v
Capítulo LXV	Como se há-de tomar o navio à vela com o escaler	396v	a	396v
Capítulo LXVI	Para que se metem os remos na água	397	a	397
Capítulo LXVII	Para que se esteiam os mastaréis à ré ou à proa	397	a	397
Capítulo LXVIII	Se convém trazer toldo de noite	397	a	397
Capítulo LXIX	Como se botará o escaler fora	397	a	397v
Capítulo LXX	Como se faz água salgada	397v	a	397v
Capítulo LXXI	Quando se deve querenar o navio	397v	a	397v
Capítulo LXXII	Que obras são as que vão ao cabrestante	397v	a	397v
Capítulo LXXIII	Para que não dê o navio muitos balanços e grandes	397v	a	398
Capítulo LXXIV	Porque que alijam os navios a carga ao mar	398	a	398
Capítulo LXXV	Em caíndo alguém ao mar o que se fará <i>em branco</i>	398	a	398
Capítulo LXXVI	Dos últimos perigos em que os navios se	398v	a	398v

	podem ver e como se devem remediar	399	a	399v
Capítulo LXVII	Como se dá lados	399v	a	400
Capítulo LXVIII	Como se dá querena ao navio	400	a	400v
Capítulo LXXIX	Como se dá montes	400v	a	401v
	<i>em branco</i>	401v	a	401v
Capítulo LXXX	Jornal prático de pilotagem. De como se deve calcular qualquer derrota	402	a	408
	<i>Figura Rosa de Ventos</i>	404	a	404
	<i>em branco</i>	404v	a	404v
Capítulo LXXXI	Dos termos ortográficos de pilotagem	408	a	409v
Capítulo LXXXII	Dos triângulos	409v	a	414v
	<i>Figura Problema da 1ª regra</i>	410v	a	410v
	<i>Figura Problema da 2ª regra</i>	410	a	410
	<i>Figura Problema da 3ª regra</i>	411	a	411
	<i>Figura Problema da 4ª regra</i>	411v	a	411v
	<i>Figura Problema da 5ª regra</i>	411	a	411
	<i>Figura Problema da singradura para leste</i>	412	a	412
	<i>Figura do Problema da regra composta</i>	412v	a	412v
	<i>Figura do quarto de rosa-dos-ventos</i>	413	a	413
	<i>Figura da 2ª correção</i>	414	a	414
	<i>Figura da 3ª correção</i>	414v	a	414v
Capítulo LXXXIII	Das reduções por regra áurea	415	a	415v
Capítulo LXXXIV	Da prática da barquinha	416	a	416v
Capítulo LXXXV	Advertências que o piloto deve observar	416v	a	420
	<i>em branco</i>	420v	a	421v
Tratado 11º	Da guarnição dos postos, safas safas e manejo da artilharia	422	a	471
Capítulo I	Da repartição dos postos	422	a	424v
Capítulo II	Da honra da antiguidade dos postos em acção	424v	a	425v
Capítulo III	Como se safa o navio	426	a	429v
Capítulo IV	Da ordem de dar os cartuchos	429v	a	432
Capítulo V	Como guarnece a gente os postos e o que deve fazer	432	a	436
Capítulo VI	Como se safa a artilharia	436	a	438
Capítulo VII	Dos verbos e termos da artilharia	438	a	444
Capítulo VIII	Das partes que compõem a peça	444v	a	445
Capítulo IX	Das definições das partes da carreta	445v	a	446v
Capítulo X	Do exercício da artilharia com vozes próprias para o seu mancio	446v	a	450v
Capítulo XI	Das advertências necessárias para o manejo da artilharia	451	a	455v

Capítulo XII	Dos instrumentos que deve ter todo o artilheiro	455v a 459v
Capítulo XIII	Dos géneros da artilharia	459v a 464v
Capítulo XIV	Do segundo género da artilharia	464v a 466v
Capítulo XV	Do terceiro género da artilharia	467 a 471
	<i>em branco</i>	471v a 471v
Tratado 12º	Da ordem de comboiar frotas, fazer corso, com ordem da batalha e advertências necessárias para o combate	472 a 507
Capítulo I	Da ordem de comboiar frotas	472v a 478v
	<i>em branco</i>	474v a 474v
	<i>Ordens e sinais para se reger uma armada ou frota debaixo de combóios assim no porto como em viagem</i>	475 a 478v
	<i>em branco</i>	479 a 480v
Capítulo II	De como se deve fazer o corso	481v a 482v
Capítulo III	Da ordem de batalha com os avisos que devem observar os que hão-de combater sobre os navios de guerra	483v a 485v
Capítulo IV	De quantas formas se metem os navios em batalha	485v a 487
	<i>em branco</i>	487v a 487v
	<i>em branco</i>	488v a 488v
	<i>em branco</i>	493 a 494v
	<i>em branco</i>	495v a 495v
	<i>em branco</i>	496v a 496v
	<i>em branco</i>	497v a 498v
Capítulo V	De quantos modos se podem bater duas armadas	500 a 501v
Capítulo VI	Do combate das galés	501v a 502
Capítulo VII	Das advertências necessárias para o combate e do adorno com que se deve entrar o navio na ocasião	502v a 503
Capítulo VIII	Como se deve tomar os rombos	503 a 503v
Capítulo IX	Como se fará a abordagem	503v a 504v
Capítulo X	Como rechaçará qualquer abordagem	504v a 504v
Capítulo XI	Como atracarei um navio para o abordar	504v a 505
Capítulo XII	Como se dá escolta a qualquer bruló para se queimar	505 a 506
Capítulo XIII	Como se cortará qualquer brulote e se deterá que não atraque	506 a 507
	<i>em branco</i>	507v a 507v

Recensão	508	a	535
Verbos náuticos	508	a	508
<i>em branco</i>	508v	a	509
Termos náuticos	509	a	511
<i>em branco</i>	511v	a	512
Vozes dos cabos	512	a	512
Vozes do pano	512v	a	512v
Vozes do leme	512v	a	512v
Frases gerais	513	a	514v
Propriedades avulsas	515	a	515
<i>em branco</i>	515v	a	515v
Partes do navio	516	a	516v
<i>em branco</i>	517	a	517v
Propriedades da bomba	518	a	518
Propriedades dos mastros	518	a	518
Enxárcia	519	a	519
Composição dos cabos	519	a	519v
Poleame	520	a	520
<i>em branco</i>	520v	a	520v
Acrescentamento que se porá onde tocar	521	a	522v
Da economia dos navios	523	a	523
<i>em branco</i>	523v	a	523v
Da política militar	524	a	524
<i>em branco</i>	525	a	525v
Do combate	526	a	526
Dos safas safas	526	a	526
Da artilharia	526v	a	526v
<i>em branco</i>	527	a	527v
Da marcação	528	a	529
Regras gerais da navegação	529	a	535

Correspondência entre os tratados e capítulos manuscritos e os transcritos

Manuscrito		fl.	Transcrito
Tratado 1º	Do dicionário náutico, com verbos, termos e vozes, definidos	69	
Trt. 1 - Cp. I	Dos verbos náuticos	69	Trt. 1 - Cp. I
Trt. 1 - Cp. II	Dos termos náuticos (<i>desprezar por duplicação</i>)	75v	Trt. 1 - Cp. II
Trt. 1 - Cp. II	Dos termos náuticos	78	Trt. 1 - Cp. II
Trt. 1 - Cp. III	Das vozes da bomba	90v	Trt. 1 - Cp. V
Trt. 1 - Cp. IV	Das vozes do cabrestante	91	Trt. 1 - Cp. VI
Trt. 1 - Cp. V	Vozes de amarração	91v	Trt. 1 - Cp. VII
Trt. 1 - Cp. VI	Vozes dos cabos	92	Trt. 1 - Cp. VIII
Trt. 1 - Cp. VII	Vozes do pano	93	Trt. 1 - Cp. IX
Trt. 1 - Cp. VIII	Vozes do leme	95	Trt. 1 - Cp. X
Trt. 1 - Cp. IX	Vozes das bandeiras	96	Trt. 1 - Cp. XI
Trt. 1 - Cp. X	Das vozes do escaler	96	Trt. 1 - Cp. XII
Trt. 1 - Cp. XI	Vozes gerais	97v	Trt. 1 - Cp. XIII
Trt. 1 - Cp. XII	Termos do vento	109	Trt. 1 - Cp. IV
Trt. 1 - Cp. XIII	Dos termos do mar	110	Trt. 1 - Cp. III
Trt. 1 - Cp. XIV	Das frases gerais	110 v	Trt. 1 - Cp. XIV
Trt. 1 - Cp. XV	Das propriedades avulsas	115 v	Trt. 2 - Cp. XIV
Tratado 2º	Da composição do navio e suas partes	120	
Trt. 2 - Cp. I	Das partes do navio em geral	120	Trt. 2 - Cp. I
Trt. 2 - Cp. II	Das partes do navio em particular	121	Trt. 2 - Cp. II
Trt. 2 - Cp. III	Das propriedades do leme e suas definições, em particular.	132	Trt. 2 - Cp. III
Trt. 2 - Cp. IV	Das propriedades da bomba e suas		

	definições	132 v	Trt. 2 - Cp. IV
Trt. 2 - Cp. V	Das propriedade do cabrestante	133	Trt. 2 - Cp. V
Trt. 2 - Cp. VI	Da mastreação e suas definições	133 v	Trt. 2 - Cp. VI
Trt. 2 - Cp. VII	Das vergas e suas definições	134 v	Trt. 2 - Cp. VII
Trt. 2 - Cp. VIII	Das propriedades dos mastros	135	Trt. 2 - Cp. VIII
Trt. 2 - Cp. IX	Das propriedades e definições das vergas	136	Trt. 2 - Cp. IX
Trt. 2 - Cp. X	Das propriedades da composição dos mastros e vergas	136 v	Trt. 2 - Cp. X
Trt. 2 - Cp. XI	Das propriedades da âncora e suas definições	137	Trt. 2 - Cp. XI
Trt. 2 - Cp. XII	Da amarração e suas propriedades	137 v	Trt. 2 - Cp. XII
Trt. 2 - Cp. XIII	Das partes do escaler e suas propriedades	138	Trt. 2 - Cp. XIII

Tratado 3º	Da enxárcia ou massame em geral	140	
Trt. 3 - Cp. I	Do massame em geral, cabos	140	Trt. 3 - Cp. I
Trt. 3 - Cp. II	Dos cabos compostos	146	Trt. 3 - Cp. II
Trt. 3 - Cp. III	Dos cabos fixos	147	Trt. 3 - Cp. III
Trt. 3 - Cp. IV	Dos cabos de laborar com soltura	147 v	Trt. 3 - Cp. IV
Trt. 3 - Cp. V	Dos cabos dos mastros com que aparelham	148	Trt. 3 - Cp. V
Trt. 3 - Cp. VI	Dos cabos dos mastaréus	148 v	Trt. 3 - Cp. VI
Trt. 3 - Cp. VII	Dos cabos com que laboram as vergas	148 v	Trt. 3 - Cp. VII
Trt. 3 - Cp. VIII	Dos cabos com que laboram as velas	148 v	Trt. 3 - Cp. VIII
Trt. 3 - Cp. IX	Poleame	149	Trt. 3 - Cp. IX
Trt. 3 - Cp. X	Dos aparelhos que servem no navio	150	Trt. 3 - Cp. X
Trt. 3 - Cp. XI	Das obras compostas de cabo que fazem os marinheiros	150	Trt. 3 - Cp. XI

Tratado 4º	Do velame	152	
Trt. 4 - Cp. I	Do pano principal	152	Trt. 4 - Cp. I
Trt. 4 - Cp. II	Do pano miúdo	152 v	Trt. 4 - Cp. II
Trt. 4 - Cp. III	Do pano pouco usado	153	Trt. 4 - Cp. III
Trt. 4 - Cp. IV	Das propriedades do pano, em geral	153 v	Trt. 4 - Cp. IV
Trt. 4 - Cp. V	Das propriedades das composições de velas	154	Trt. 4 - Cp. V

Tratado 5º	Do aparelho do navio e de como se põe de verga d'alto	158	
Trt. 5 - Cp. I	Como se deve lastrar o navio	158	Trt. 5 - Cp. I
Trt. 5 - Cp. II	Como se calam os mastros	158 v	Trt. 5 - Cp. II
Trt. 5 - Cp. III	Como se cala o mastro grande	159 v	Trt. 5 - Cp. III

Trt. 8 - Cp. VIII	Como deve estar a artilharia no porto estando o navio surto	196 v	Trt. 8 - Cp. VIII
Trt. 8 - Cp. IX	Como deve andar a artilharia em viagem	197	Trt. 8 - Cp. IX
Trt. 8 - Cp. X	Como se deve encartuchar e municiar a gente com pólvora e bala	199 v	Trt. 8 - Cp. X
Trt. 8 - Cp. XI	Como se deve municiar a gente com viveres e socorrer com menestra	201 v	Trt. 8 - Cp. XI
Trt. 8 - Cp. XII	Como se dá a ração do vinho	204 v	Trt. 8 - Cp. XII
Trt. 8 - Cp. XIII	Do estilo de dar água	206 v	Trt. 8 - Cp. XIII
Trt. 8 - Cp. XIV	Do estilo de dar a ração no tinelho e escotilha	208	Trt. 8 - Cp. XIV
Trt. 8 - Cp. XV	Dos quartos de vigia e repartição da guarda	209 v	Trt. 8 - Cp. XV
Trt. 8 - Cp. XVI	Da ordem de assistir ao governo do leme	214 v	Trt. 8 - Cp. XVI
Trt. 8 - Cp. XVII	Como se trazem as lanchas e escaleres a bordo	215 v	Trt. 8 - Cp. XVII
Trt. 8 - Cp. XVIII	Das luzes com que se alumia o navio	217	Trt. 8 - Cp. XVIII
Trt. 8 - Cp. XIX	Como se enfeita o navio	218 v	Trt. 8 - Cp. XIX
Trt. 8 - Cp. XX	Do estilo da mesa de el-rei sobre os seus navios	219	Trt. 8 - Cp. XX
Trt. 8 - Cp. XXI	Como se há-de licenciar a gente	220	Trt. 8 - Cp. XXI
Trt. 8 - Cp. XXII	Dos avisos para a boa economia e governo	221	Trt. 8 - Cp. XXII

Tratado 9º	Da política militar	224	
Trt. 9 - Cp. I	Da politica militar, máximas e estilos gerais	224	Trt. 9 - Cp. I
Trt. 9 - Cp. II	Da civilidade com que os oficiais se devem tratar a bordo	228 v	Trt. 9 - Cp. II
Trt. 9 - Cp. III	Dos jogos que são permitidos a bordo	230	Trt. 9 - Cp. III
Trt. 9 - Cp. IV	Da jurisdição militar e governo despótico que qualquer oficial tem governando em chefe ou por delegado	231 v	Trt. 9 - Cp. IV
Trt. 9 - Cp. V	Das obrigações militares, em particular de cada um, no serviço náutico	235 v	Trt. 9 - Cp. V
Trt. 9 - Cp. VI	Do estilo de dar o santo	237 v	Trt. 9 - Cp. VI
Trt. 9 - Cp. VII	Da obrigação do capitão-de-mar-e-guerra	240 v	Trt. 9 - Cp. VII
Trt. 9 - Cp. VIII	Do estilo de dar as ordens e como as deve tomar quem as recebe, como também as partes	266	Trt. 9 - Cp. VIII
Trt. 9 - Cp. IX	Da obrigação do capitão tenente	267 v	Trt. 9 - Cp. IX
Trt. 9 - Cp. X	Da obrigação do capitão tenente mais moderno	272	Trt. 9 - Cp. X
Trt. 9 - Cp. XI	Da obrigação do ajudante da armada	274	Trt. 9 - Cp. XI
Trt. 9 - Cp. XII	Da obrigação do sargento-de-mar-e-guerra	274	Trt. 9 - Cp. XII
Trt. 9 - Cp. XIII	Da obrigação dos padres capelães	277	Trt. 9 - Cp. XIII

Trt. 9 - Cp. XIV	Da obrigação do escrivão da nau	277 v	Trt. 9 - Cp. XIV
Trt. 9 - Cp. XV	Das obrigações dos cirurgiões	278	Trt. 9 - Cp. XV
Trt. 9 - Cp. XVI	Da obrigação do primeiro piloto	278 v	Trt. 9 - Cp. XVI
Trt. 9 - Cp. XVII	Da obrigação do segundo piloto	280 v	Trt. 9 - Cp. XVII
Trt. 9 - Cp. XVIII	Da obrigação do mestre a bordo da nau	281 v	Trt. 9 - Cp. XVIII
Trt. 9 - Cp. XIX	Da obrigação do contra-mestre sobre o seu navio	283 v	Trt. 9 - Cp. XIX
Trt. 9 - Cp. XX	Da obrigação do guardião do navio	285	Trt. 9 - Cp. XX
Trt. 9 - Cp. XXI	Da obrigação dos cabos dos marinheiros	287	Trt. 9 - Cp. XXI
Trt. 9 - Cp. XXII	Da obrigação do paioleiro	288	Trt. 9 - Cp. XXII
Trt. 9 - Cp. XXIII	Das obrigações dos patrões do escaler e da lancha	288	Trt. 9 - Cp. XXIII
Trt. 9 - Cp. XXIV	Da obrigação do patrão do bote	289	Trt. 9 - Cp. XXIV
Trt. 9 - Cp. XXV	Da obrigação dos cadeiros	289	Trt. 9 - Cp. XXV
Trt. 9 - Cp. XXVI	Da obrigação dos timoneiros	290	Trt. 9 - Cp. XXVI
Trt. 9 - Cp. XXVII	Da obrigação dos gageiros	290	Trt. 9 - Cp. XXVII
Trt. 9 - Cp. XXVIII	Da obrigação dos diriceiros	291	Trt. 9 - Cp. XXVIII
Trt. 9 - Cp. XXIX	Da obrigação dos escoteiros	291	Trt. 9 - Cp. XXIX
Trt. 9 - Cp. XXX	Da obrigação dos marinheiros	292	Trt. 9 - Cp. XXX
Trt. 9 - Cp. XXXI	Da obrigação dos grumetes e pajens	293 v	Trt. 9 - Cp. XXXI
Trt. 9 - Cp. XXXII	Da obrigação da mestrança do primeiro carpinteiro	294 v	Trt. 9 - Cp. XXXII
Trt. 9 - Cp. XXXIII	Da obrigação do calafate	295	Trt. 9 - Cp. XXXIII
Trt. 9 - Cp. XXXIV	Da obrigação dos tanoeiros	297	Trt. 9 - Cp. XXXIV
Trt. 9 - Cp. XXXV	Da obrigação dos oficiais mecânicos que vão para adorno do navio	297 v	Trt. 9 - Cp. XXXV
Trt. 9 - Cp. XXXVI	Das obrigações dos oficiais económicos do navio	298	Trt. 9 - Cp. XXXVI
Trt. 9 - Cp. XXXVII	Da obrigação do mestre das rações	298 v	Trt. 9 - Cp. XXXVII
Trt. 9 - Cp. XXVIII	Da obrigação dos fiéis do contra-mestre e do despenseiro	299	Trt. 9 - Cp. XXVIII
Trt. 9 - Cp. XXXIX	Da obrigação dos cozinheiros, padeiros e enfermeiros	300	Trt. 9 - Cp. XXXIX
Trt. 9 - Cp. XL	Da obrigação da gente da artilharia	301 v	Trt. 9 - Cp. XL
Trt. 9 - Cp. XLI	Da obrigação do condestável ou de quem faz o seu posto	305 v	Trt. 9 - Cp. XLI
Trt. 9 - Cp. XLII	Da obrigação do sota condestável	306	Trt. 9 - Cp. XLII
Trt. 9 - Cp. XLIII	Da obrigação do meirinho e do seu fiel	306	Trt. 9 - Cp. XLIII
Trt. 9 - Cp. XLIV	Da obrigação da infantaria no serviço do mar	306 v	Trt. 9 - Cp. XLIV
Trt. 9 - Cp. XLV	Da obrigação dos corpos armados	310	Trt. 9 - Cp. XLV
Trt. 9 - Cp. XLVI	Dos termos militares e suas definições	312 v	Trt. 9 - Cp. XLVI
Trt. 9 - Cp. XLVII	Do manejo da arma de que se pratica a bordo	315 v	Trt. 9 - Cp. XLVII
Trt. 9 - Cp. XLVIII	Da obrigação dos postos da infantaria		

	sobre os navios	319 v	Trt. 9 - Cp. XLVIII
Trt. 9 - Cp. XLIX	Da obrigação do coronel	320 v	Trt. 9 - Cp. XLIX
Trt. 9 - Cp. XL	Da obrigação do sargento-mor	321	Trt. 9 - Cp. XL
Trt. 9 - Cp. LI	Da obrigação ajudante	321	Trt. 9 - Cp. LI
Trt. 9 - Cp. LII	Do capitão de infantaria	321	Trt. 9 - Cp. LII
Trt. 9 - Cp. LIII	Da obrigação do tenente	322	Trt. 9 - Cp. LIII
Trt. 9 - Cp. LIV	Da obrigação do alferes.	322 v	Trt. 9 - Cp. LIV
Trt. 9 - Cp. LV	Da obrigação do sargento	322 v	Trt. 9 - Cp. LV
Trt. 9 - Cp. LVI	Da obrigação do cabo de esquadra	322 v	Trt. 9 - Cp. LVI
Trt. 9 - Cp. LVII	Dos privilégios dos soldados.	323	Trt. 9 - Cp. LVII
Trt. 9 - Cp. LVIII	Dos castigos que se fazem a bordo	323 v	Trt. 9 - Cp. LVIII
Trt. 9 - Cp. LIX	Das culpas porque se praticam as penas que se dão a bordo	325	Trt. 9 - Cp. LIX
Trt. 9 - Cp. LX	Do estilo com que se castigam os culpados quando se lhes faz justiça a bordo	325 v	Trt. 9 - Cp. LX
Trt. 9 - Cp. LXI	Da política com que se faz o conselho de guerra sobre os navios	326	Trt. 9 - Cp. LXI
Trt. 9 - Cp. LXII	Como se metem as guardas a bordo e de suas obrigações	326 v	Trt. 9 - Cp. LXII
Trt. 9 - Cp. LXIII	Das sentinelas que tem o navio de guerra	328	Trt. 9 - Cp. LXIII
Trt. 9 - Cp. LIV	Da prática das rondas	329 v	Trt. 9 - Cp. LIV
Trt. 9 - Cp. LXV	Das luzes e ordem na cautela do fogo	331 v	Trt. 9 - Cp. LXV
Trt. 9 - Cp. LXVI	Da política das bandeiras	333 v	Trt. 9 - Cp. LXVI
Trt. 9 - Cp. LXVII	Da prática dos faróis	336 v	Trt. 9 - Cp. LXVII
Trt. 9 - Cp. LXVIII	Da política das salvas	336 v	Trt. 9 - Cp. LXVIII
Trt. 9 - Cp. LXIX	Das honras que se fazem a bordo aos generais e mais cabos	340 v	Trt. 9 - Cp. LXIX
Trt. 9 - Cp. LXX	Das honras que se fazem aos defuntos a bordo	341 v	Trt. 9 - Cp. LXX
Trt. 9 - Cp. LXXI	Da política dos escaleres	342 v	Trt. 9 - Cp. LXXI
Trt. 9 - Cp. LXXII	Das advertências políticas que se devem saber	343	Trt. 9 - Cp. LXXII

Tratado 10º**Da mareação do navio e ordem de o fazer à vela, governando-o em viagem e em todas as manobras que, segundo a melhor mareação, se podem praticar**

350

Trt. 10 - Cp. I	Do governo do leme em geral	350	Trt. 10 - Cp. I
Trt. 10 - Cp. II	Como se governa o leme em especial	350 v	Trt. 10 - Cp. II
Trt. 10 - Cp. III	Como se amarra o navio e se surge em qualquer porto	351 v	Trt. 10 - Cp. III
Trt. 10 - Cp. IV	Como se faz um navio à vela	356 v	Trt. 10 - Cp. IV
Trt. 10 - Cp. V	Como se espia o navio	358	Trt. 10 - Cp. V

Trt. 10 - Cp. VI	Como se leva a amarra	358 v	Trt. 10 - Cp. VI
Trt. 10 - Cp. VII	Como se labora com o cabrestante	359 v	Trt. 10 - Cp. VII
Trt. 10 - Cp. VIII	Como se mareia o navio em todas as suas manobras	361	Trt. 10 - Cp. VIII
Trt. 10 - Cp. IX	Como se anda à bolina e do governo dos lemes	361 v	Trt. 10 - Cp. XXXV
Trt. 10 - Cp. X	Como se navega a uma larga e do governo do leme	362 v	Trt. 10 - Cp. XXXVI
Trt. 10 - Cp. XI	Como se anda à popa e do governo do leme	363 v	Trt. 10 - Cp. XXXVII
Trt. 10 - Cp. XII	Da variedade do pano com que pode andar o navio e várias advertências necessárias para a navegação	364	Trt. 10 - Cp. IX
Trt. 10 - Cp. XIII	Das regras gerais da mareação. Como se larga a maior e se amura	373 v	Trt. 10 - Cp. X
Trt. 10 - Cp. XIV	Como se caça melhor o pano	373 v	Trt. 10 - Cp. XI
Trt. 10 - Cp. XV	Como se carrega a maior e ferra	374 v	Trt. 10 - Cp. XII
Trt. 10 - Cp. XVI	Como se larga e mareia a gávea	376	Trt. 10 - Cp. XIII
Trt. 10 - Cp. XVII	Como se arria e ferra a gávea	376 v	Trt. 10 - Cp. XIV
Trt. 10 - Cp. XVIII	Como se larga e mareia o joanete	377	Trt. 10 - Cp. XV
Trt. 10 - Cp. XIX	Como se arria e ferra o joanete	377 v	Trt. 10 - Cp. XVI
Trt. 10 - Cp. XX	Como se larga e mareia a mezena	378	Trt. 10 - Cp. XVII
Trt. 10 - Cp. XXI	Como se carrega e ferra a mezena	378	Trt. 10 - Cp. XVIII
Trt. 10 - Cp. XXII	Como se larga a gata	378	Trt. 10 - Cp. XIX
Trt. 10 - Cp. XXIII	Como se arria e ferra a gata	378	Trt. 10 - Cp. XX
Trt. 10 - Cp. XIV	Como se larga e ferra a cevadeira	378 v	Trt. 10 - Cp. XXI
Trt. 10 - Cp. XXV	Como se larga e ferra o botaló	379	Trt. 10 - Cp. XXII
Trt. 10 - Cp. XXVI	Como se largam os estais	379 v	Trt. 10 - Cp. XXIII
Trt. 10 - Cp. XXVII	Como se largam e mareiam os cutelos	379 v	Trt. 10 - Cp. XIV
Trt. 10 - Cp. XXVIII	Como se largam as varredouras	380	Trt. 10 - Cp. XXV
Trt. 10 - Cp. XXIX	Como se metem as gáveas nos rizes	380	Trt. 10 - Cp. XXVI
Trt. 10 - Cp. XXX	Como se bota a gávea fora dos rizes	381	Trt. 10 - Cp. XXVII
Trt. 10 - Cp. XXXI	Como se mete a gata nos rizes	381	Trt. 10 - Cp. XXVIII
Trt. 10 - Cp. XXXII	Como se mete a mezena nos rizes	381	Trt. 10 - Cp. XXIX
Trt. 10 - Cp. XXXIII	Como se mete nos rizes a cevadeira	381	Trt. 10 - Cp. XXX
Trt. 10 - Cp. XXXIV	Como se praticam os rizes nos papafigos	381 v	Trt. 10 - Cp. XXXI
Trt. 10 - Cp. XXXV	Da razão por que se mete o pano nos rizes	382	Trt. 10 - Cp. XXXII
Trt. 10 - Cp. XXXVI	Como se enverga qualquer vela	382	Trt. 10 - Cp. XXXIII
Trt. 10 - Cp. XXXVII	Se convém largar a escota na ocasião	382	Trt. 10 - Cp. XXXIV
Trt. 10 - Cp. XXXVIII	Como se atravessa o pano ou o navio	382 v	Trt. 10 - Cp. XXXVIII
Trt. 10 - Cp. XXXIX	Dos vários modos de pôr de capa	384 v	Trt. 10 - Cp. XXXIX
Trt. 10 - Cp. XL	Da diferença de por de capa ou atravessar	385	Trt. 10 - Cp. XL
Trt. 10 - Cp. XLI	Como seguirá o navio estando atravessado	385	Trt. 10 - Cp. XLI
Trt. 10 - Cp. XLII	Como se porá a caminho o navio que está à capa	385 v	Trt. 10 - Cp. XLII

Trt. 10 - Cp. XLIII	Como se arriba em roda	386	Trt. 10 - Cp. XLIII
Trt. 10 - Cp. XLIV	Como se dá por davante	387	Trt. 10 - Cp. XLIV
Trt. 10 - Cp. XLV	Como se põe a caminho a nau se toma largo	389 v	Trt. 10 - Cp. XLV
Trt. 10 - Cp. XLVI	O que se fará tomando o navio de luva	390 v	Trt. 10 - Cp. XLVI
Trt. 10 - Cp. XLVII	Como se anda para barlavento	391	Trt. 10 - Cp. XLVII
Trt. 10 - Cp. XLVIII	Como se anda arribado	391 v	Trt. 10 - Cp. XLVIII
Trt. 10 - Cp. XLIX	Como ganharei barlavento a outro navio	391 v	Trt. 10 - Cp. XLIX
Trt. 10 - Cp. L	Como conservarei o barlavento ao outro navio	391 v	Trt. 10 - Cp. L
Trt. 10 - Cp. LI	Como se falará a um navio vindo em bordo em contrário	392	Trt. 10 - Cp. LI
Trt. 10 - Cp. LII	Como se bordeja e fazem repiquetes	392 v	Trt. 10 - Cp. LII
Trt. 10 - Cp. LIII	Como se cruza em qualquer altura	393	Trt. 12 - Cp. XIV
Trt. 10 - Cp. LIV	Como se dá reboque	396	Trt. 10 - Cp. LXII
Trt. 10 - Cp. LVI	Como se dá caça a qualquer navio	394	Trt. 10 - Cp. LIV
Trt. 10 - Cp. LVII	Como deve estar o pano estando o navio em calma	394 v	Trt. 10 - Cp. LV
Trt. 10 - Cp. LVIII	O que se deve fazer quando navio dá linguetes	394 v	Trt. 10 - Cp. LVI
Trt. 10 - Cp. LIX	Quando se devem desaparecer joanetes	395	Trt. 10 - Cp. LVII
Trt. 10 - Cp. LX	Se convém trazer remos	395 v	Trt. 10 - Cp. LVIII
Trt. 10 - Cp. LXI	Para que se abroquela o pano	395 v	Trt. 10 - Cp. LIX
Trt. 10 - Cp. LXII	Para que se aquartela o pano	396	Trt. 10 - Cp. LX
Trt. 10 - Cp. LXIII	Quando faltam os mastros o que se lhe faz	396	Trt. 10 - Cp. LXI
Trt. 10 - Cp. LIV	Como se conservam os navios incorporados	393 v	Trt. 12 - Cp. XV
Trt. 10 - Cp. LXV	Como se há-de tomar o navio à vela com o escaler	396 v	Trt. 10 - Cp. LXIII
Trt. 10 - Cp. LXVI	Para que se metem os remos na água	397	Trt. 10 - Cp. LIV
Trt. 10 - Cp. LXVII	Para que se esteiam os mastaréis à ré ou à proa	397	Trt. 10 - Cp. LXV
Trt. 10 - Cp. LXVIII	Se convém trazer toldo de noite	397	Trt. 10 - Cp. LXVI
Trt. 10 - Cp. LXIX	Como se botará o escaler fora	397	Trt. 10 - Cp. LXVII
Trt. 10 - Cp. LXX	Como se faz água salgada	397 v	Trt. 8 - Cp. XXII
Trt. 10 - Cp. LXXI	Quando se deve querenar o navio	397 v	Trt. 10 - Cp. LXVIII
Trt. 10 - Cp. LXXII	Que obras são as que vão ao cabrestante	397 v	Trt. 10 - Cp. LXIX
Trt. 10 - Cp. LXXIII	Para que não dê o navio muitos balanços e grandes	397 v	Trt. 10 - Cp. LXX
Trt. 10 - Cp. LXXIV	Porque que alijam os navios a carga ao mar	398	Trt. 10 - Cp. LXXI
Trt. 10 - Cp. LXXV	Em caindo alguém ao mar o que se fará	398	Trt. 10 - Cp. LXXII
Trt. 10 - Cp. LXXVI	Dos últimos perigos em que os navios se podem ver e como se devem remediar	399	Trt. 10 - Cp. LXXIII
Trt. 10 - Cp. LXXVII	Como se dá lados	399 v	Trt. 10 - Cp. LXXIV
Trt. 10 - Cp. LXXVIII	Como se dá querena ao navio	400	Trt. 10 - Cp. LXXV

Trt. 10 - Cp. LXXIX	Como se dá montes	400 v	Trt. 10 - Cp. LXXXVI
Trt. 10 - Cp. LXXX	Jornal prático de pilotagem. De como se deve calcular qualquer derrota	402	Trt. 10 - Cp. LXVII
Trt. 10 - Cp. LXXXI	Dos termos ortográficos de pilotagem	408	Trt. 10 - Cp. LXVIII
Trt. 10 - Cp. LXXXII	Dos triângulos	409 v	Trt. 10 - Cp. LXXXIX
Trt. 10 - Cp. LXXXIII	Das reduções por regra áurea	415	Trt. 10 - Cp. LXXX
Trt. 10 - Cp. LXXXIV	Da prática da barquinha	416	Trt. 10 - Cp. LXXXI
Trt. 10 - Cp. LXXXV	Advertências que o piloto deve observar	416 v	Trt. 10 - Cp. LXXXII

Tratado 11º Da guarnição dos postos, safas safas e manejo da artilharia 422

Trt. 11 - Cp. I	Da repartição dos postos	422	Trt. 11 - Cp. I
Trt. 11 - Cp. II	Da honra da antiguidade dos postos em acção	424 v	Trt. 11 - Cp. II
Trt. 11 - Cp. III	Como se safa o navio	426	Trt. 11 - Cp. III
Trt. 11 - Cp. IV	Da ordem de dar os cartuchos	429 v	Trt. 11 - Cp. IV
Trt. 11 - Cp. V	Como guarnece a gente os postos e o que deve fazer	432	Trt. 11 - Cp. V
Trt. 11 - Cp. VI	Como se safa a artilharia	436	Trt. 11 - Cp. VI
Trt. 11 - Cp. VII	Dos verbos e termos da artilharia	438	Trt. 11 - Cp. VII
Trt. 11 - Cp. VIII	Das partes que compõem a peça	444 v	Trt. 11 - Cp. VIII
Trt. 11 - Cp. IX	Das definições das partes da carreta	445 v	Trt. 11 - Cp. IX
Trt. 11 - Cp. X	Do exercício da artilharia com vozes próprias para o seu manejo	446 v	Trt. 11 - Cp. X
Trt. 11 - Cp. XI	Das advertências necessárias para o manejo da artilharia	451	Trt. 11 - Cp. XI
Trt. 11 - Cp. XII	Dos instrumentos que deve ter todo o artilheiro	455 v	Trt. 11 - Cp. XII
Trt. 11 - Cp. XIII	Dos géneros da artilharia	459 v	Trt. 11 - Cp. XIII
Trt. 11 - Cp. XIV	Do segundo género da artilharia	464 v	Trt. 11 - Cp. XIV
Trt. 11 - Cp. XV	Do terceiro género da artilharia	467	Trt. 11 - Cp. XV

Tratado 12º Da ordem de comboiar frotas, fazer curso, com ordem da batalha e advertencias necessárias para o combate 472

Trt. 12 - Cp. I	Da ordem de comboiar frotas	472 v	Trt. 12 - Cp. I
Trt. 12 - Cp. II	De como se deve fazer o curso	481 v	Trt. 12 - Cp. II
Trt. 12 - Cp. III	Da ordem de batalha com os avisos que devem observar os que hão-de combater sobre os navios de guerra	483 v	Trt. 12 - Cp. III
Trt. 12 - Cp. IV	De quantas formas se metem os navios		

	em batalha	485 v	Trt. 12 - Cp. IV
Trt. 12 - Cp. IX	Como se fará a abordagem	503 v	Trt. 12 - Cp. IX
Trt. 12 - Cp. V	De quantos modos se podem bater duas armadas	500	Trt. 12 - Cp. V
Trt. 12 - Cp. VI	Do combate das galés	501 v	Trt. 12 - Cp. VI
Trt. 12 - Cp. VII	Das advertências necessárias para o combate e do adorno com que se deve entrar o navio na ocasião	502 v	Trt. 12 - Cp. VII
Trt. 12 - Cp. VIII	Como se deve tomar os rombos	503	Trt. 12 - Cp. VIII
Trt. 12 - Cp. X	Como rechaçará qualquer abordagem	504 v	Trt. 12 - Cp. X
Trt. 12 - Cp. XI	Como atracarei um navio para o abordar	504 v	Trt. 12 - Cp. XI
Trt. 12 - Cp. XII	Como se dá escolta a qualquer bruló para se queimar	505	Trt. 12 - Cp. XII
Trt. 12 - Cp. XIII	Como se cortará qualquer brulote e se deterá que não ataque	506	Trt. 12 - Cp. XIII

Notas aos Textos

Através do Autor da *Dieta Náutica e Militar*

(Nuno Valdez dos Santos)

¹ Cap. A. J. Balula Cid, “Unidades de Infantaria. Sua Evolução desde 1640 até à actualidade”, in *Revista de Infantaria*, Lisboa, 1956.

² Porquanto ao assentar praça de soldado foi tido em consideração a frequência de um curso superior na Faculdade de Coimbra.

³ José Maria Latino Coelho, *História Militar e Política de Portugal desde os fins do Século XVIII até 1814*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891. Tomo III nota (1).

⁴ *Idem.* p. 39

⁵ Para um melhor esclarecimento da evolução da doutrina militar após a Guerra da Restauração consultem-se: José Maria Latino Coelho, *op. cit.*; Carlos Selvagem, *Portugal Militar. Compêndio de História Militar e Naval de Portugal*, Lisboa, Impr. Nacional, 1931; . , Genral Ferreira Martins, *História do Exército Português*.

⁶ José Maria Latino Coelho, *op. cit.* e Cristóvão Aires, *História Orgânica e Política do Exército Português - Provas*, Volume III, Guerra da Restauração de Portugal, I - Ordenanças militares do século XVII em Portugal, Lisboa Imprensa Nacional, 1906.

⁷ José Maria Latino Coelho, *op. cit.*, pp. 40 e 48.

⁸ , Valdez dos Santos, “Portugal e a sua Preparação Militar para a Guerra da Sucessão de Espanha”, in *Actas do III Colóquio Portugal e a Europa - Sec. XVII a XX*, Lisboa, 1992.

⁹ José Maria Latino Coelho *op. cit.*, T. III, p. 30.

¹⁰ Cristóvão Aires, *op. cit.*, p. 37.

¹¹ D. Pedro foi Príncipe Regente do Reino de Portugal de 1667 a 1683 e aclamado Rei de Portugal após a morte de D. Afonso VI ocorrida em 13 de Setembro de 1683.

¹² Valdez dos santos, *op. cit.*, pp. 3 e 7.

¹³ Carlos Selvagem, *op. cit.*, p. 464.

¹⁴ Consulte-se, pelo seu enorme interesse o *Regimento para o Exército, ... mandado imprimir pela Secretaria de Estado, por ordem de Sua Magestade*, Lisboa, MDCCVIII. Veja-se, também, , Alf. Dr.ª Célia Pereira Costa da, “D. João V e as Novas Ordenanças”, in *XV Colóquio de História da Comissão Portuguesa de História Militar*, Lisboa, 2005.

¹⁵ Postas em execução para a Armada por Alvará de 7 de Maio de 1710.

¹⁶ D. António Luis de Sousa, 2º Marquês das Minas, nascido em Abril de 1644 e falecido em Dezembro de 1721, foi Mestre de Campo General na Campanha do Alentejo, durante a “Guerra da Sucessão de Espanha”.

¹⁷ Luis Ferrand de Almeida, “Um construtor naval francês em Portugal e Espanha (1718 - 1721)” in *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, 1955, Tomo VI, pp. 149 – 167 e p. 151.

¹⁸ , José Maria Latino Coelho *op. cit.*, p. 49.

¹⁹ Em 1715 os turcos tinham atacado com êxito, Corinto e Moreia.

²⁰ Veja-se José Maria Latino Colho, *op. cit.*, p. 24 e José Maria Dantas Pereira, *Memória para a história do grande Marquês de Pombal, no concernente à Marinha: sendo a de guerra o principal objecto considerado*, Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1832. Tomo XII, em especial a nota (31). Chama-se a atenção que esta *Memória*, que devia entrar no Tomo XII, parte I das Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa, por motivos políticos relativos ao autor foi suprimida, ficando contudo em arquivo da Academia quatro exemplares, com os respectivos aditamentos, emendas e rafações (?), respeitante ao ano de 1832. Deve-se ao Almirante Fragoso de Matos a descoberta destes exemplares das *Memórias*, os quais mandou fotocopiar e amavelmente, ofertou a algumas Bibliotecas e Arquivos.

²¹ António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640 -1910)* Lisboa, Ministério da Marinha, (s.n.), 1ª Ed., vol. 5 a 32, vol. 5º, p. 11.

²² *Idem*, p. 21.

²³ J. da Mata Oliveira, *Alguns Manuscritos sobre a Batalha do Cabo Matapan*, Vila Nova de Famalicão, Publicações da Comissão de Historia Militar, 1950. No Arquivo Histórico Militar, na 1ª Div., 3ª Sec., encontram-se vários manuscritos de grande interesse para a História da Batalha do Cabo de Matapan. Também, na Biblioteca do Palácio da Ajuda, existem muitos documentos sobre esta Batalha Naval, dos quais destacamos o Ms. 52 - XI - XI - 7 n.º 46, *Relatório do Cap.-Ten. Manuel Pimenta, comandante da nau “S. Jorge. N.ª Sr.ª das Necessidades” (1708 - 1837)*.

Veja-se também, in : *Sommario de Vária História*, 12 vol, pp. 136 - 183, o Relatório do Capitão Lourenço J. Ribeiro Soares in: *Diário e Relação da Armada e Batalha Naval de Matapan. Relatório do Almirante Português por Capitão-de-fragata médico Júlio Gonçalves*.

²⁴ Ms. da Biblioteca Pública de Évora - Códice CIX / I - II , Copiado na Biblioteca Pública de Évora por Florentino Cardoso e transcrito por J. da Mata Oliveira, *op. cit.*, p. 195 - 211.

²⁵ Vide *op. ant. cit.*, inróito da transcrição do aludido manuscrito *relação anónima* .

²⁶ Infelizmente não nos foi possível consultar o manuscrito da Biblioteca de Évora Códice CIX / I - II e compará-lo, na sua textura, caligrafia, estilo, etc. com o Códice 118, Coleção Pombalina, dos Reservados da Biblioteca Nacional.

²⁷ Sabe-se que Câmara de Vasconcelos compôs uma *Dissertação contra as Memorias Militares de António do Couto de Castel Branco* publicado em 1733, que também não assinou.

Veja-se, a título de curiosidade, os comentários publicados por PEREIRA, José Maria Dantas Pereira, a página 23 da sua já citada *Memória*. Para maior desenvolvimento consulte-se: CARVALHO, Gen. Francisco Augusto Martins de carvalho, *Diccionario Bibliographico Militar*, pp. 34, 87 e 292.

O Autor e a Marinha Portuguesa na sua época

(*Guilherme Conceição Silva*)

²⁸ Fls. 4 v. do manuscrito

²⁹ Docs. 1 e 2 : Registos da inscrição do autor como aluno da Universidade de Coimbra.

³⁰ Referências a Camara de Vasconcellos na *Gazeta de Lisboa*.

1732 - LISBOA 2. de Outubro: Sabbado 27. partio do porto desta Cidade para o da Bahia de Todos os Santos huma frota mercantil composta de 14. navios comboyados pela nao de guerra Nossa Senhora do Rosario, de que foy por Commandante o Capitão de mar e guerra Francisco Jozé da Camera; e debaixo do mesmo Comboy partirão mais dous navios para Pernambuco, e hum para o Rio de Janeiro.

1732 - LISBOA - Mayo: A 16. do corrente sahio do porto desta Cidade para o Rio de Janeiro a nao Nossa Senhora das Ondas à ordem do Capitão de mar, e guerra Francisco Jozé da Camera, comboyando dous navios para o mesmo Rio, hum para Pernambuco, e outro para a Bahia de Todos os Santos. Tambem sahio a nao de guerra nossa Senhora da Lampadoza, à ordem do Capitão de mar, e guerra João Bautista Rogliani, comboyando até à Cidade do Porto o navio Santiago mayor, com a carga que trouxe do Rio de Janeiro para os negociantes daquella Cidade.

1733 - LISBOA 18 de Março: A frota Portugueza chegou da Bahia de todos os Santos, donde partiu a 21. de Novembro do anno passado, e com iob. dias de viagem entrou no porto desta Cidade, desde 7, até 9. do corrente, composta de 31. navios de commercio, comboyados pelo Capitam de mar, e guerra Francisco Joze da Camera, na nau N. S. das Ondas, e deste numero pertencem seis navios ao commercio da Cidade do Porto, e hum a Villa de Viana do Lima. Com a mesma frota vieram de conserva a nau Madre de Deos, Capitam de mar, e guerra Francisco Soares de Bulhões, e a Charrua S. Thomás de Cantuaria, Capitão Joam Gonçalves dos Santos, ambas vindas do Estado da India. Tambem se recolherão a 9. os Capitães de mar, e guerra Joam Bautista Rogliani, e D. Luis de Brederode, que andavão correndo a Costa, e esperando a frota referida nas naos de guerra Lampadosa, e Rosario.

1735 - LISBOA Janeiro: Aos (?) do corrente sairam deste Porto cinco navios, que fazem parte da frota do Rio de Janeiro, comboyados por duas naus de guerra, a Conceiçam, de que he Capitam de mar e guerra Jozé Soares, que vay por Comandante, e a Lampadosa, de que he Capitam de mar e guerra Jozé da Camera, que vai servindo de Almirante; e debaixo do mesmo Comboy partiram mais tres navios hum para a Bahia de todos os Santos, outro para Benguela e o terceiro para a Ilha da Madeira ficando fazendo-se promptos para sairem treze navios para o Rio de Janeiro, nove para a Babia, hum para Macao, hum para o Maranham e outro para a Nova Colónia.

1737 - LISBOA 13. de Junho: A 31. do mez passado sahio do porto desta Cidade em direitura para a Nova Colonia do Sacramento do rio da prata a nau N. Senhora da Boa Viagem, commandada pelo Capitam de mar e guerra Duarte Pereira. A 6. sahio huma frota para o Brasil, composta de quinze navios de commercio, de que pertenciam sete a Pernambuco, cinco ao Estado do Maranham, hum à Bahia, hum ao Rio de janeiro, e outro ao porto da Paraíba; todos

comboyados pelas duas naus de guerra Barroquinha, e Estrella, comandadas pelos Capitaens de mar e guerra Jozé Soares de Andrade, e Francisco Jozé da Camera.

1741 - LISBOA 7. de Janeiro: Desde 8. até 14. de Janeiro entráram, no porto desta Cidade 5. navios Portuguezes, tres do Estado do Maranhã; e dous de Korke em Irlanda ... Sahiram no mesmo tempo ... dous Portuguezes. Alem dos referidos sahiram tâmbem no dia 14. as fro-
tas deste Reyno, a saber; a da Bihia composta de 18. naus de comercio; e a de Pernambuco de sete, todas comandadas pelo Capitã de mar, e guerra D. Manoel Henriques de Noronha, embarcado na nau N. Senhora da Gloria; o vai servindo de Almirante na nau Boaviagem o Capitã de mar, e guerra Francisco Jozé da Camera. Na companhia das mesmas fro-
tas partiram dous navios para a Paraiba, hum para Angola, hum para Benguella, e outro para Cabo Verde.

1742 - LISBOA 27. de Fevereiro: Quinta feira 22 do corrente sahiram do Porto desta Cidade os navios, que chegãram nas ultimas fro-
tas pertencentes as negociantes da Cidade do Porto, comboyados pelo Capitã de mar e guerra Francisco Jozé da Camera, na mesma nau, em que tinha vindo de Pernambuco.

- ³¹ Biblioteca da Academia das Ciências, Cota 7/243/61. A *Dissertação...* começa na p. 168.
- ³² Ms. 2294 do British Museum. Contem onze memórias sobre Portugal escritas em francês e encontra-se publicado no Arquivo Histórico da Marinha, com introdução de Edgar Prestage e comentário de Quirino da Fonseca, sob o título *Memória sobre a Marinha Portuguesa no reinado de D. Pedro II*.
- ³³ Nuno Gonçalo Monteiro, “Portugal no início do período Joanino”, in *Análise social*, Vol. XXXV, 2001, p. 964
- ³⁴ Pietro Francisco Viganego, *Ao Serviço Secreto da França na Corte de D. João V*, Introdução tradução e Notas de Fernando Morais do Rosário, Lisóptima Edições, 1994 p. 130, Carta de 12-12-1713 - Vol. 45, fls. 417/419 (414/416)
- ³⁵ Viganego, *op. cit.*, p. 45
- ³⁶ Viganego, *op. cit.*, p. 108
- ³⁷ Viganego, *op. cit.*, p. 128
- ³⁸ Luis Ferrand de Almeida, “Um construtor naval francês em Portugal e Espanha (1718 - 1721)” in *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, 1955, Tomo VI
- ³⁹ Papel do Marquês de Fronteira sobre a necessidade de uma reforma na Marinha: Data 04-11-1713 - Copiador, T 13 – Cod. 1027 g (k VI 1g) fls. 310 v - 317
- ⁴⁰ D. Francisco é usualmente lembrado como “o Infante que se entretinha a alvejar a tiro, das janelas do seu Palácio, os marinheiros que o saudavam dos mastros dos navios” ! Esta imputação, repetida vezes sem conta, colou-se á sua imagem e passou a fazer parte dela. Com o andar dos tempos, foi-se enriquecendo em pormenores, até chegar a ser apresentada, numa versão literária de 1982 (José Saramago, *O Memorial do Convento*, Lisboa, 1982, Editorial Caminho, p.81, da forma seguinte :

“Levantemos agora os nossos próprios olhos que é tempo de ver o Infante D. Francisco a espingardear da janela do seu Palácio, á beirinha do Tejo, os marinheiros que estão empoleirado, só para provar a boa pontaria que tem, e quando acerta e eles vão cair no convés, sangrando todos, um que outro morto e se a bala errou não se livram de um braço partido, dá o Infante palmas de irremovível júbilo, enquanto os criados lhe carregam outra vez as

armas, bem pode acontecer que este criado seja irmão daquele marinheiro mas a esta distância nem sequer a voz do sangue ouvir, outro tiro, outro grito e queda, e o contramestre não se atreve a mandar descer os marujos para não irritar sua alteza e porque apesar das baixas a manobra tem que ser feita e dizermos nós que ele não se trave é ingenuidade de quem de longe está olhando porque o mais certo é nem sequer pensar esta simples humanidade, Lá está aquele filho da puta a dar tiros no meus marinheiros que vão para o mar a descobrir a Índia descoberta ou o Brasil encontrado e em vez disso dá ordem para que venham lavar o convés e sobre esta matéria não temos mais que dizer que afinal viria a dar em repetição fastidiosa afinal se há de o marinheiro levar um tiro fora da barra de um corsário francês melhor é que lho dêem aqui, morto ou ferido sempre está na sua terra.”

Salvo melhor opinião, existe um insanável conflito entre esta lenda e o que se conhece da vida e dos costumes portugueses do início do Sec. XVIII: é certo que as fontes literárias e históricas retratam uma sociedade sujeita a um poder real absoluto e a enormes desníveis sociais, mas não à margem do direito, nem sob um regime de arbitrariedade ou despotismo tais que levassem a aceitar o livre assassinato de súbditos ou de cidadãos estrangeiros por mero desfastio de um Infante: tais factos, a ocorrerem do modo descrito, teriam desencadeado imediata e severa reacção, por parte de D. Pedro II ou, mais tarde, de D. João V, como o provam atitudes que um e outro tomaram ao longo das suas vidas.

A aceitação acrítica destes factos é portanto questionável, pois a ter realmente acontecido alguma coisa disso haveria certamente referência em documentos da época. Mas as fontes portuguesas relativas à primeira metade do Sec. XVIII são escassas e copiam-se umas às outras, aditando pormenores sem referir a origem da informação. Acresce que, para além da repetição sistemática daquela versão básica e suas variantes, se nota em algumas delas, a ausência de qualquer menção ao próprio Infante, enquanto outras, referindo-se a ele, não mencionam sequer o assunto dos tiros.

A conclusão que se afigura mais sólida e coerente para a compreensão de tudo isto é a que recentemente foi proposta pelo investigador Dr. Rui Prudêncio, que reexaminou o assunto e formulou um juízo correcto a seu respeito. Diz Rui Prudêncio, no seu Blogue História e Estórias:

(Continuação da Nota 13)

“Não obstante a quase unanimidade das fontes (secundárias, não esqueçamos) que referem este episódio, a veracidade do mesmo é posta em causa por um autor coevo, Charles Frédéric de Merveilleux, que no livro *Memórias Instrutivas sobre Portugal (1723 - 1726)* escreve o seguinte: «Conta se que este infante se divertia a atirar das janelas do seu palácio sobre os marinheiros ingleses. É exagerada a história, porque qualquer almirante inglês o teria feito castigar, se tal exercício se tivesse tornado habitual.”

A opinião de Merveilleux foi transcrita por Castelo Branco Chaves em *O Portugal de D. João V visto por três estrangeiros*, Lisboa, 1983 p. 129. Mas a verdade é que, até agora, parece não lhe ter sido reconhecida a importância que merecia, embora se tratasse de uma fonte primária próxima da ocorrência dos factos, que veiculava uma versão compreensível quanto à interpretação destes, incluindo um juízo de valor sobre a sua credibilidade”. D. Francisco nasceu em 1691, e tinha 15 anos quando D. Pedro II faleceu, em Dezembro de 1706. Quando os alegados factos ocorreram, "D. Francisco era ainda muito novo", o que remete temporariamente o caso dos tiros para os primeiros anos do Sec. XVIII, durante a Guerra da Sucessão de Espanha, quando era intenso movimento de esquadras inglesas a entrar e sair do Porto de Lisboa.

Tem Merveilleux toda a razão, quando sugere que nunca Leake, Rooke, Norris, Shovell ou qualquer outro Almirante inglês que comandasse uma dessas Esquadras aceitaria, sem forte reacção, a prática de actos que pusessem em perigo os seus marinheiros, fosse quem fosse o seu autor.

Assim, da personalidade do Infante, o que está realmente provado é que tinha sólidos conhecimentos

sobre assuntos da Marinha, e que acompanhou de perto os projectos e diligências do Marquês de Fronteira no sentido de a modernizar. Tudo o mais é obscuro e incerto, justificando-se que se reabra a investigação e se chegue a conclusões fundamentadas acerca do que se passou – se é que, realmente, algumas coisas sucedeu...

⁴¹ D. João da Bemposta, que chegou a ser capitão general dos galeões de alto bordo, com exercício efectivo no mar, no comando de esquadras.

Técnica Náutica e Organização Naval, na *Dieta Náutica*

(José Manuel Malhão Pereira)

⁴² Entre muitas obras que foram publicadas em fins do século XVII e princípios do XVIII, destacam-se a *Arte Prática de Navegar e Regimento de Pilotos* de Luís Serrão Pimentel, publicada por seu filho Manuel Pimentel, que lhe sucedeu no cargo de cosmógrafo-mór (cf. Luís Serrão Pimentel, *Arte Prática de Navegar e Regimento de Pilotos, Repartido em duas Partes a Primeira Propositiva, em que se propõem alguns princípios para melhor inteligência das regras da navegação: A Segunda Operativa em Que se ensinão as mesmas regras para a pratica*, Lisboa, António Craesbeeck de Mello, 1681. Seguiram-se outras edições melhoradas da mesma obra já no século XVIII, que teriam sido a fonte do autor. Também as obras de António Carvalho da Costa, corriam impressas na época. Veja-se por exemplo, Costa, António Carvalho da, *Via Astronómica Primeira Parte, Dividida em Dous Tratados. O Primeiro contém a fabrica do Globo, & seus principais usos: o Segundo a Trigonometria Plana, & Espherica: varios Problemas da Astronomia pertencentes à doutrina do primeiro Movei, & a Navegam*, Lisboa, Francisco Villela, 1766.

⁴³ Cf., José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos, um Livro de Marinbaria do Século XVIII. Estudo Crítico*, Ericreira, Mar de Letras, 2008. As considerações que se seguem são baseadas no estudo que fizemos e deverão ser complementadas, para melhor compreensão, com a leitura da matéria constante no Capítulo VI da obra referida.

⁴⁴ Pierre Bouguer, *De la Manoeuvre des Vaisseaux, ou Traité de Méchanique et de Dynamique, Dans Lequel on Réduit a des Solutions très-simples les Problèmes de Marine les plus difficiles, qui on pour objet le mouvement du Navire*. Paris Guérin & Delatour, 1757. Estas considerações estão no prefácio desta obra.

⁴⁵ *L'art de bâtir les vaisseaux et d'en perfectionner la construction de les garnir de leurs appareils, les mettre en funin, les manœuvrer &c.*, Amesterdão, David Mortier, 1715.

⁴⁶ Don Santiago Augustin de Zuloaga, *Tratado instructivo y pratico de maniobras navales para uso de los Cavalleros Guardia-Marinas*, Cadiz, 1766.

⁴⁷ Leonard Euler, *Théorie Complette de la Construction et de la Manoeuvre des Vaisseaux Mise à la Portée de Ceux Qui S'appliquent à la Navigation*, Paris, Claude-Antoine Jombert, 1776.

⁴⁸ António Gabriel Fernandez, *Prática de maniobras, em que se ensiña el modo de darles todos movimientos, de que son capaces, mediante el timon, y las velas impedidas del viento*, Real Isla de Leon, Pedro Segovia, 1774.

⁴⁹ *O Manobreiro, ou Ensaio Sobre a Theorica e a Prática dos Movimentos do Navio e das Evoluções Navais, composto por M. Bourdê de Vilebuet, Traduzido e aumentado de algumas Notas, Commentos, Definições, e Regras geraes, por Joaquim Manoel do Couto, Capitão de mar e Guerra das Nãos da Armada Real, e Cavalleiro professo na Ordem de Cristo*, Lisboa, Simão Thaddeo Ferreira, 1794, Prólogo, p. III.

⁵⁰ *Op. cit.* pp. 313, 314.

⁵¹ *Das Coisas Tocantes à Marinha de Guerra*, BCM- Arquivo Geral, Índice dos Códices, vol. I (30).

⁵² Patrício Peregrino, do Desterro, *Farol Náutico*, Lisboa, 1768, Biblioteca do Museu de Marinha (reservados).

⁵³ BCM, Ms. 5.

⁵⁴ Padre Fernando de Oliveira, *Arte da Guerra no Mar*, Lisboa, Marinha (Comissão Permanente de Acção Cultural), 1983.

⁵⁵ Paulino Castañeda Delgado, Mariano Cuesta, Pilar Hernandez, *Transcription, estudio y notas del Espejo de Navegantes de Alonso de Chaves*, Madrid, Instituto de Historia Y Cultura Naval, 1983. O título que apresentamos no texto acima, foi o que retirámos do fac simile da capa do manuscrito apresentado nesta edição, e que Castañeda Delgado e seus colaboradores adaptaram para, *Quatri Partitu en Cosmographia Practica, y por Otro Nombre Espejo de Navegantes*, como se pode ver na terceira folha da obra citada.

⁵⁶ De facto o *Quatri Partitu* tem quatro “livros”, que tratam de um vasto leque de assuntos náuticos que se estendem por mais de trezentas e sessenta páginas de texto da reedição. Os assuntos que já referimos e a que naturalmente se refere Quirino da Fonseca, e que são “De la guerra y batalla entre dos naves” e De la batalla entre dos flotas”, são tratados em doze páginas. Cf. *op. cit.*

⁵⁷ António de Novaes Ferram, *Memórias Militares de António do Couto de Castelo Branco*, Amsterdam, em Caza de Miguel Diaz, 1719: U.I., 2460, sala 1/ 16 /7. Trata-se de uma publicação das memórias do referido oficial, que correspondem a escritos pelo mesmo deixados na sua bagagem, quando ficou prisioneiro da batalha de Almança em 1707 e que o seu subordinado, capitão de granadeiros publicou. As memórias são fruto da sua experiência como capitão de mar e guerra, mestre de campo de Infantaria e “Inspector geral do Estado militar das Ilhas dos Açores”. A obra trata de cerimonial marítimo, infantaria e tática do combate terrestre, nomenclatura naval, salvas, estaleiros portugueses, artilharia, além da já referida tática naval e dos sinais. Valdez dos Santos, no seu já referido texto apresentado anteriormente, refere-se também a esta obra.

⁵⁸ Christiano Frederico de Weinholtz, *Tactica Naval ou Evoluções e Ordens de Huma Armada, Tjrada dos Melhores Autores Modernos*, ms. dos reservados da Biblioteca do Museu de Marinha, Lisboa, 1774.

⁵⁹ Trata-se na realidade de Thomas Vicent Tosca, Presbítero da Congregação do Oratório de Valência, e da sua monumental obra, *Compendio Mathematico en que se Contienen todas las materias mas principales de las Ciencias, que tratam de la Cantidad*, 9 tomos, 2ª ed., Madrid, Antonio Marin, 1727. O tomo VIII trata de “Astronomia Practica, Geographia e Nautica”. É a esta última parte que Weinholtz se deve referir, visto que as últimas cerca de cem páginas tratam da tática naval, depois de serem abordados outros assuntos de navegação e astronomia náutica.

⁶⁰ Visconde de Morogues, *Tactique Navale, ou Traité des Évolutions et Des Signaux*, Amsterdam, Marc Michel Rey, 1764. É esta uma obra, que segundo a comissão da Academia das Ciências francesa encarregada de a apreciar, actualiza e adapta o trabalho do Padre Hoste, que não era um marinheiro. É muito semelhante à obra deste padre, tendo no entanto, entre muitos outros melhoramentos, uma simplificação das gravuras, que aliás foram quase integralmente copiadas e adaptadas por Weinholtz. Existe uma edição de 1763 publicada em Paris, que apenas difere em pormenores de montagem gráfica.

⁶¹ *Instruções Ordens e Sinais que se Ham de Observar Entre os Navios de Sua Magestade Fidelissima Commandados pelo Conde de S. Vicente, ...*, Lisboa, Miguel Rodrigues, 1765. O Regimento de Sinais é exposto em quadro, com as diversas situações (dia, noite, nevoeiro, etc.), e com as bandeiras e flâmulas desenhadas a cores.

⁶² *Catálogo dos Manuscritos dos Séculos XVII ao XX*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2000. São eles os manuscritos n.ºs 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, e 61, sendo apenas o manuscrito com o n.º 33, correspondente ao *Regimento de signaes para os Navios de Guerra de S.A.R., Príncipe Regente Nosso Senhor, os quaes hão de servir de baixo das minhas ordens*, de Rodrigo José Ferreira Lobo, de 1810. Também apenas dois regimentos, correspondentes aos manuscritos 29 e 30, são promulgados directamente pela Rainha, correspondendo a uma norma uniforme

para a Armada do País.

⁶³ *Op. cit.* fols. 481-482 para o curso. Os capítulos VII a XIII, que se estendem por cinco fólhos (fols. 502-507), tratam de várias advertências para o combate, abordagem, brulotes, etc. Os textos são muito profundos e bem elaborados, como aliás é apanágio de toda esta obra.

⁶⁴ *Op. cit.*, pp. 166-169, e 226-238.

⁶⁵ *Op. cit.*

⁶⁶ *Op. cit.*

⁶⁷ Cf., *Catálogo dos Manuscritos ...*, *op. cit.* Os Regimentos destinam-se a “fortalezas e outros cítios” (o de 1797, ms. n.º 30), e a “fortalezas e lugares nomeados” (o de 1796, ms. n.º 29).

⁶⁸ Desroches, dedicou a sua obra a Luís XIV. Tem mais de 500 páginas e foi editada em França em 1687. Cf. M. Desroches, *Dictionnaire des Termes Propres de Marine, Avec les Enseignes & des Pavillons que chaque Nation porte à la Mer*, Paris, Amable Auroy, 1687. Além dos termos náuticos e suas definições, tem também as ilustrações correspondentes às bandeiras e outros distintivos.

Notas à transcrição

(Carlos Juzarte Rólo)

⁶⁹ *Boletim da Universidade de Coimbra* “Miscelânea n.º 677”, fls 74 e 106, 1717. Em nota à figura “Stato delle Navi...”, figura com base semelhante à da figura existente na fl. 23 da *Dieta Náutica*, “Representa uma circunferência dividida em 18 sectores, em cada sector indica-se o nome dos navios, o posto de cada comandante, o número de oficiais, sargentos e soldados de cada barco bem como o número de peças, seu calibre, munições, etc. No centro a indicação de que o comandante da esquadra é o Conde de Rio Grande”. Esta informação foi-me dada pelo Coronel Valdez dos Santos.

**DIETA NÁUTICA E
MILITAR**

[fl. 1]

DIETA NÁUTICA E MILITAR

**NO EXERCÍCIO DO MAR PARA SE MANOBRAR UM
NAVIO DE GUERRA EM TODA A OPERAÇÃO DE O
REGER COMO MARINHEIRO, PILOTO, ARTILHEIRO
E SOLDADO E POLÍTICA MILITAR.**

Com os avisos necessários para comandar uma armada, com-
boiar frotas, fazer curso e a ordem de batalha com as vozes e fra-
ses próprias do mesmo exercício por modo breve e recompilado
do que se pratica quase sem diferença em todas as nações.

MDCCXX

[fl. 1v em branco]



O Infante D. Francisco (1692 – 1741), in www.arqnet.pt

Dedicatórias

[fl. 2] Ao Sereníssimo Infante de Portugal o Senhor D. Francisco

Sereníssimo Senhor

Com bem diferente motivo do que teve Desroches para oferecer á Majestade Cristianíssima de Luís XIV o seu Dicionário dos termos náuticos tomo eu a liberdade de sacrificar a soberana grandeza da Vossa Alteza com esta limitada cordialidade por que se ele quis instruir o Infante Conde de Tolosa eu só quero confessar no que não souber que não soube seguir a doutrina de Vossa Alteza cujas lições reputo eu por primeiras pois é Vossa Alteza tão destríssimo nesta arte que ninguém o iguala aos mais veteranos excede como o testemunham todas as nações e a sua actividade e desempenho provando praticamente as noticias científicas que lhe têm levado o tempo para as adquirir na teórica podendo só Vossa Alteza ainda que inimitável servir de viva norma para a imitação, tive a honra de entrar [fl. 2v em branco, fl. 3 e 3v inexistente] [fl. 4] menção de pequeno obséquo que lhe rendo se digne da vontade com que lhe oferto na consideração de que se àquela correspondesse a obra não teria Vossa Alteza tão adequado motivo para me honrar suposto poderia atentar em mais justo merecimento para que por este meio o possa eu ter de fazer publico as repetidas honras que em frequentes campanhas tenho recebido da Sereníssima Pessoa de V. A. que Deus guarde por muitos séculos.

Ao Poderoso Rei de Portugal D. João V Monarca Nosso Senhor

São tão próprios dos Reis os empregos militares que ainda o mínimo lhes faz relação e se lhe dirige reciprocamente como objecto o Rei de qualquer operação sua. Com o princípio de reforma que Vossa Majestade vai dando á marinha o que nos promete ver as suas forças navais no maior auge como se deve crer da sua real grandeza, pois esta justificadamente [fl. 4v] em menos fundamentos nos pode segurar maiores progressos e muito mais sendo os da navegação próprios dos Monarcas portugueses porque ainda que ela lhes dessem o nome eles lhe facilitarão ouro, tomei a liberdade de fazer lembrança que tenho visto praticar no exercício do mar, depois que tive a honra de entrar no serviço de Vossa Majestade havendo largado os estudos de Coimbra, ou fosse por natural inclinação oriunda da nação inglesa, ou por imitação herdada de meus maiores como meu tio Manuel de Sousa que no posto de capitão na penúltima guerra pelejando com cinco navios dunquerqueuses escolheu o partido tão apaixonadamente de se deitar ao mar dizendo que antes queria acabara ali que entregar-se pois o navio ia a pique ou fosse por exemplo de meu avô que teve o mesmo exercício de donde o mandou el-rei D. João o 4º da glória memória aclamá-lo às ilhas, as que resgatou da injusta possessão de Castela, o que tudo diz o padrão da comenda que se lhe deu de alvíssaras, ou finalmente fosse por inclinação da pátria pois os olisiponenses não é novo o terem este emprego recolhi com algum estudo pondo em memoria e que tendo visto [fl. 5] praticar sobre os navios de guerra portugueses e estrangeiros, cujo serviço em pouco se diferencia, o que muitos não têm para si e assim sem mais fundamento desprezam o que deviam estimar e suposto fiel e sinceramente recite eu o que tenho visto, nem por isso deixo de recear incorrer na mais rigorosa censura de que só me poderá defender a grandeza de Vossa Majestade a quem se fosse acertada a obra lhe tocava utilidade, honrando-me o desejo sincero e ardente que me assiste de acertar que se a este correspondesse a matéria nenhuma sairia á luz mais exacta, lembrando-me de que se ao soldado toca servir ao seu Príncipe com acerto ao Monarca pertence protegê-lo com clemência, esta espero em meu favor pois assim mo promete a fortuna de ser vassallo de tão grande e singular monarca como é Vossa Majestade que Deus prospere como todos os seus vassallos lhe desejamos.

[fl. 5v em branco]

[fl. 6] Prólogo ao leitor

A ociosidade de ordinário fomenta a loucura que maior que querer eu escrever em matéria que apenas terei dela as primeiras luzes, mas como a fortuna esteja pela parte da confiança pode ser [que] mereça desculpa, estribando-me no que aconselha S. Lúcio quando se viu no seu retiro, que devemos aplicar-nos a algum exercício para nos distinguirmos dos Brutos. Copiarei pois de memória o que vi praticar em 16 campanhas de mar alem de várias de terra no concurso de muitos estrangeiros o que me tem levado o tempo de 16 anos que há que sirvo testemunhando por reflexões particulares que a falta de algumas instruções acovardava a muitos a se não instruírem ainda em coisas as mais triviais do exercício náutico ficando-lhes com a capacidade o desejo sepultado no próprio pejo e ainda o valer sem os créditos que granjeara se soubera deliberar-se; sendo a nação tão dotada de pessoas tão dotadas para o desempenho desta útil e nobre prática como se prova de comum dos nossos navegantes que sem mais teórica que guiados da sua vigilantíssima prática navegam para as partes mais remotas do mundo o que nunca [fl. 6v] antes jamais por outrem empreendido e que nos deve deliberar que com qualquer leve estudo poderemos imitar aqueles que no juízo particular parecerá a muitos que nos levam vantagem sem mais fundamento do que de aprazer mais o alheio, do que o próprio, sendo certo pois que mais fácil será a qualquer curioso aprender o que se pratica sobre os navios de guerra instruído em normas que na praxe não têm diferença depois de embarcar algumas vezes, e passar pelos outros o que tiver visto obrar ensaiando-se sem nota em secreto no que há-de versar no público do que esperar da experiência que em actos repetidos, o que raras vezes e ainda em largos anos se consegue que chegará a desnudar-se das desconfianças com que cooperará, incapacitando-se por este modo do acerto e deslizando-se maiores progressos, se bem é lição mais fundamental, pois a ciência militar só no exército se aprende; esta foi a razão com que me persuadiram alguns camaradas que me podiam mandar e que me moveu a trasladar da ideia o que tenho visto exercer formando uma instrução breve, ainda que não o pareça, para manobrar um navio em toda a expressão náutica e de guerra sem apontar os exemplos por não crescer o volume ainda que alguns se toquem e justamente por se não converter a obra em fastio, querendo antes parecer [fl. 7] mais lacónico do que curioso esperando justificar-me na prática e que me emendem, contando que não sejam aqueles com cujas acções eu me possa defender. E ainda que pareça a muitos que vai a obra despida de autoridades quando a esperança é sempre a maior, não deixamos contudo de ver Dechalles, Tratado da Completa Navegação, Tosca, Blonttal, Hoste, Desroche, Demi, Fournier e outros mais como Thyco Brae etc., mas como os mais deles escreveram pela que só com a prática, por informações havendo e observando as muitas quando para me autorizar sobre a doutrina da nossa Doutra Arte, Pimentel (era) havendo

embarcado com os nossos cabos, generais e mais oficiais portugueses e estrangeiros, de melhor nota.

É suposto [*que o*] governador de praças diga que os homens parece [*que*] nasceram para se contradizerem o que melhor se faz com a voz do que com a pena, persuade-me de que nenhuma injúria faço aos que sabem pois só receio para mim e para quem entender, que o posso advertir desejando acertar para saber servir cujo meio será instruir um oficial nas manobras de um navio como marinheiro, governá-lo e levá-lo a qualquer porto como piloto, armá-lo como artilheiro e comandá-lo como soldado, assim na economia e política militar de dúvida do que praticam quase uniforme e regularmente todas as nações, usando dos termos próprios e vozes necessárias para a sua prática, que não é tão mecânica que não seja muito hábil das matemáticas, digníssima de se prezar, tanto pelos meios com que obra como pelas utilíssimas e condecorosas consequências que dela resultam. Ultimamente se expõem como se deve andar a corso, comboiar frotas e reger qualquer armada [fl. 7v] com uma ordem de batalha, por modo breve sem confusão e quando não sirva mais do que despertar quem com mais larga e científica experiência me ensine ficarei lucrando essa ocasião de aprender.

E entendendo me não bastarão as repetidas lições que tenho do que vi praticar ao Sereníssimo Infante o Senhor D. Francisco, que sem igual, pode dar documentos aos mais destros na profissão náutica.

Não falamos na proporção e medida que deve ter o navio e as partes de que se compõem e adorna, por não ser necessário para a instrução que faremos como porque deva ter outro lugar a sua teórica parte onde a guardamos.

Vai a obra dividida em doze tratados e ainda que todos diferentes são todos próprios para o exercício náutico. E para que a inteligência deles seja comum se fez índice dos capítulos que cada um contém, onde poderá o leitor ver o discurso da matéria, que se o não satisfizer ficará entendendo o que o mais que cada um sabe não corresponde a décima parte do que ignora e menos a sua presunção que por isso disse o outro ao que se prezava de sábio: estimara saber o que ignoras para ser mais sábio do que tu entendes que és.

[fl. 8] Proémio

Ainda que os soldados com maior razão possam dizer do que os filósofos que de palavras não curam contudo é-lhes tão preciso usar de termos próprios e exercícios para concorrerem uniformemente na operação do seu emprego que a faltarem elas aquele seria total confusão qual a de Babel para evitar o que se inventaram os instrumentos bélicos como para infantaria a caixa, para cavalaria a trombeta, e para a náutica o apito valendo-se das mesmas vozes que as praças e ainda de sinos e em muitos sinais da artilharia substituindo esta ao longe o que a língua ao perto articula podendo tanto a voz a tempo que o mais agigantado corpo militar dividido em tantas partes quantas conta em pessoas o move por acções singulares por tal estilo que a pluralidade de movimentos repetidos por cada um os singulariza a um tempo para poder obrar melhor a força na sua união isto que a experiência mostra e a razão não encontra podem as vozes próprias e dadas a tempo que entenderam tanto assim os maiores capitães que tem havido que na ocasião mais agitarão a língua do que empenharão o braço vendo que mais estrago fazia a boa ordem do que a força não diremos que tenha [fl. 8v] o soldado só língua porque lhe convém mais as mãos mas é necessário quem diga onde se há-de pôr porque não basta só a vontade. O famoso e inimitável Sertório que escolheu para teatro das suas proezas a nossa companhia ou para com ela se rebuçar a sua rebelião quando sem ordem sua e furiosamente os nossos portugueses investiram os romanos ficando atacados e com o prémio da sua ousadia mandou vir um cavalo e de uns homens de desiguais forças um deles nosso e dos mais esforçados que se achou em todo o exército e o outro velho quase sem vigor a quem instruiu no que havia de fazer dizendo ao outro que arrancasse a cauda àquele cavalo o que querendo fazer o mais o que querendo fazer o moço por mais que se empenhou o não conseguiu. Saiu o velho sem cansaço nem fadiga começou de ir tirando cabelo por cabelo a pouco tempo despojou o cavalo da cauda mostrando o exemplo que mais a industria do que a força, que melhor as palavras ditas a tempo do que a cega fúria operam na ocasião.

E suposto que uma das maiores vozes ou das que deu maior brado foi a do maior homem entre os nascidos e sendo assim pregou em deserto o que especialmente sucede na própria pátria onde se não [fl. 9] pode ser profeta, fazemos contudo o possível por instruímos um sujeito com os avisos necessários para mandar um navio é o nosso projecto. Com uma voz a tempo que davam as costas ao inimigo converteu César a injúria de fugidos na glória de vencedores com uma admoestação expedita sossegou Prócion o tumultuoso

ímpeto do povo tebano e visto que para mandar o navio convém saber-se as vozes não será menos útil regular as acções de quem as há-de proferir.

Deve o oficial ser católico não só no nome mas nas obras para que na ocasião arrisque a vida pelo seu príncipe e honra própria sem cobardia que certamente causa a má consciência, advertindo que o ser soldado não priva dos actos de cristão o que muito loucamente tem para si renunciando toda a boa acção por viver torpe e bruta como se o faltar a lei de Deus lhe desse ânimo para acreditar o valor sendo tanto pelo contrário que raras vezes deixou de o mostrar aquele que viveu como convinha em el-rei Dom Afonso Henriques, primeiro do que a batalha era a oração infinitos príncipes e ainda gentios e bárbaros sempre e tanto mais versavam a espada que mais repetiam as boas obras, e será vergonha que a um [fl. 9v] soldado de honra o exceda nos actos de religião um bárbaro tendo pejo de os praticar mandando o Deus e os Reis o que se estila em todas as armadas da Europa.

Deve ser caritativo porque sem amar os súbditos não os pode mandar como companheiros, que o mandar ainda que deva ser com império deve envolver a semelhança, quero dizer, mandar como eu quisera ser mandado por isso, o grande Agizirlão as suas ordens ele era o primeiro que as executava, e o exemplo as fazia fazer fáceis e a execução obedientes porque só sabe bem mandar quem bem sabe obedecer. Alexandre Magno foi tão extremo na caridade que por acudir a certo soldado seu, trespassado de frio, estando ele ao lume lhe largou a cadeira e por socorrer a outro necessitado, lhe deu a própria cama. Deve ser obediente e ter só por crédito obedecer conhecendo que a denominação de soldado faz sinónimo à obediência e que não é soldado pelo soldo que ganha mas sim pela obediência que executa, César fiado na que os seus soldados lhe prestavam de vassallo particular se fez Imperador [fl. 10 a 10v em branco] [fl. 11] Universal, a que conciliara imutável agradando a todos fazendo-lhes o bem possível que couber na sua obrigação sem prejudicar a terceiro.

Deve ser desembaraçado porque o ânimo que se sujeita ao vil preço do interesse não pode obrar generoso quando de ordinário o valor desprezou sempre a conveniência. Gedeão levou à batalha os que não tinham emprego, o grande Cipião só se contentou com o nome.

Deve ser atento, guardando a todos respeito, porque tanto mais cresce o próprio quanto mais se conserva o dos subordinados e será ultrapassado a si mesmo o mandar a quem não tem esta nação. O nosso insigne Viriato estimou tanto os seus soldados que com eles igualmente dormia na campanha.

Deve ser grave e afável; grave para conter a demasia e conservar a autoridade e afável para benevolenciar a todos, e lhes aprazer os ânimos por [que] o estar sempre sisudo ainda que adquira, decerto granjeia aborrecimento e causa fastio. Os ciganos para sempre tiveram tanto de velhaco como de astutos, lá galanteiam os homens por tal caminho que [fl. 11v] rebuçam com agrados a sua insolência mas não imitemos estes ainda que do veneno bem se pode tomar o que baste para a saúde, sigamos o Imperador Augusto César que na lida do seu dilatado governo não perdia ocasião da galanteria, vendo um moço fora da terra que se parecia com ele, perguntou-lhe se sua mãe tinha vindo algumas vezes à corte, ao que lhe

respondeu o moço, que não, mas o seu pai muitas vezes, convertendo-lhe o apótema no próprio sentido o que solenizou muito o Imperador.

Deve ser zeloso do serviço do seu Príncipe, e do cómodo da sua gente, porque ainda que muitas se não possa fazer o serviço do Rei sem os incómodos particulares será melhor servir-lo quando a gente se veja satisfeita que o capitão só, não é o que serve, mas sim bem acompanhado e será incivildade tratar mal os companheiros. Zéfiro só para ver ao seu monarca senhor da Babilónia se cortou a si próprio as orelhas e nariz fazendo indústria da sua deformidade para ver na posse o seu Príncipe do que desejava. [fl. 12] David estando no seu exército à vista do inimigo que senhoreava uma única fonte, que em toda aquela campanha havia, disse que tinha sede. Saíram logo dois soldados resolutos a lhe satisfazer, ao custo das suas vidas e indo com efeito buscar uma vasilha de água ao meio do exército do inimigo a trouxeram ao seu Rei mais sequiosos de o servir do que sentidos dos cruéis golpes que lhes assinalavam a resolução do que condoendo-se David a não quis beber porque é tão magnânimo o bom zelo que não olha tanto para a sobrevivência própria quanto atende ao bem alheio.

Deve ser aplicado ao estudo que ainda que o soldado deva saber mais das armas do que das letras, obram melhor aqueles quando se regem pelos ditames que destas resultam. Alexandre Magno nem da cinta tirava a espada de Aquiles, nem da cabeceira a Ilíada de Homero.

Deve ser inteiro porque regência sem igualdade não pode ser certa, e tanto mais será injusta quanto menos tenha de distributiva. Filipe Rei da Macedónia estando em juízo tratava de um [fl. 12v] pleito de certo cavaleiro por nome Macheta que vencido do sono não punha atenção no seu negócio, pronunciou o rei a sentença contra ele da que apelou a grandes vozes o condenado, e para quem lhe perguntou o juiz, para ti mesmo respondeu Macheta. Entrou em si Filipe, perseverando no sentenciado, ordenou que a condenação se pagasse da sua câmara. Pompeu o Magno sendo mandado para Cerília mandou matar alguns dos seus soldados que se apartaram da marcha para roubarem e forçarem dando porém licença a outros para saírem fora do exército de sorte que ao mesmo tempo que justificava os malfeitores benevolenciava aos bem precedidos.

Deve ser constante, porque a instabilidade não só priva do acerto mas concilia o menos caro, sem deixar conseguir o que com a pertinência se alcança. Aníbal querendo dar a batalha de Canas lhe disse um cartaginês que lhe parecia, admirável e grande o exército dos Romanos, ao que lhe respondeu Aníbal: pois outra coisa tem mais maravilhosa que tu não sabes. E como lhe perguntasse com muita aflição qual era, respondeu que em tão grande e inumerável multitudine de gente nenhum se chama [fl. 13] Giscon como tu, desvanecendo com esta constância jocosa muita parte do medo aos companheiros, dando-lhes ousadia e animosidade para a batalha.

Deve ser sofrido e não sofredor se lhe ultrajarem a honra própria, porque o que dissimula a injúria habilita-se para o descrédito, o que não convém tolerar, *servatis servantis* porém deve-se sofrer a adversidade, pois nos ensina a reconhecermo-nos. Antígono adoe-

cendo de uma grave enfermidade depois de convalescer disse: não devemos pouca a esta doença pois nos avisa que não sejamos soberbos e que reconhecemos que somos mortais, tendo entendido que o sofrer o que se não pode evitar, é suavizar o golpe e abrandar a dor, que pode causar o dispensá-lo.

Deve ser liberal porque avareza não só acanha as acções, mas embota o ânimo, entorpecendo a deliberação sem deixar lance livre. Alexandre Magno sendo perguntado onde guardaria os seus tesouros respondeu que em poder dos seus amigos, porque o saber despender sempre granjeou as vontades e ainda as mais avessas conciliou parciais.

Deve ser benigno porque as seguidões em [fl. 13v] quem governa tanto o fazem desamado como mal quisto, sendo mais condecoroso ser obedecido por amor do que acompanhado por inclémência. Júlio César ao maior inimigo tratava com a maior benignidade multiplicando assim os amigos como duplicando os camaradas. A Fábio, sendo acusado um cavaleiro do seu exército que pernoitava fora dos arraiais levado da conversão de certa mulher, vendo Fábio que o acusado era bom cavaleiro e esforçado mandou secretamente buscar esta mulher e chamou o cavaleiro e disse-lhe: sei que contra as leis militares vais fora do exército, e também sei que és bom cavaleiro, pelo que te perdoe e daqui em diante ter-te-emos na nossa companhia porque tenho bom fiador, mandando-lhe mostrar a este tempo a mulher.

Deve ser tratável para se não presumir que a soberba o faz retirado ou que a ignorância o priva da comunicação mas de tal sorte se deve portar que nem a facilidade lhe reivindique o respeito, nem a isenção o faça aborrecido. Augusto César vendo que Herénio, certo manco, era muito [fl. 14] perdido e vicioso mandou despedi-lo e que saísse da sua companhia e como ele se queixasse com humildade e tristeza na sua presença, dizendo com que cara iria à sua terra ou que diria seu pai, disse-lhe o Imperador, então dirás que te desagradaste de mim, tirando-o ao mesmo tempo que o castigava. O mesmo imperador querendo comprar certa toga para se vestir disse que lhe parecia escura. Respondeu o mercador que se pusesse mais alto que logo ficaria mais clara ao que disse César, dessa sorte devo andar [nas] torres e ameias para que me veja o povo que ando ornado.

Deve ser verdadeiro, porque o que não professa esta prenda capaz é de cometer toda a infâmia, o que falta à verdade não pode praticar acções primorosas, e menos assinalar-se nas empresas, porque onde não há fé manca o brio. Admoestava Permanião a Alexandre que desse a batalha de noite para a vencer que de outra sorte era impossível, por ser o exército do inimigo inumerável, ao que disse Alexandre: porque ando eu a furto? Não estimaria eu a vitória se a alcançasse com a ajuda das trevas.

[fl. 14v] Deve ser resoluto para ser apto para a execução, porque o soldado que é covarde nesta é inútil, pois a resolução muitas vezes consegue o que dificulta a razão. Sila dando uma batalha junto da cidade Orcameno viu que a sua gente entrava em consternação, estava quase subtraindo-se porque já iam virando as costas, logo, ardentemente se apeou, tomando a bandeira, investiu os inimigos a grandes vozes dizendo: Oh Cavaleiros! Aqui

quero morrer e vós outros quando fordes perguntados direis onde perdeste o vosso capitão e tereis a memória onde o deixaste, o que fez virar as costas aos seus e vencer.

Deve ser prudente porque o acomodar a ocasião não deslustra o esforço, como também o não ventilar sempre as questões põem em menos crédito o valor, pois o deferi-las mais assegura a reputação do que argue cobardia. Pompeu Magno, estando em Espanha contra Sertório, depois que o teve vencido, achou entre muitas cartas outras muitas de capitães e cavaleiros romanos que se ofereciam a Sertório, as quais queimou Pompeu todas, para evitar alguma novidade e não [fl. 15] viesse a descobrirem-se os cúmplices que se pusessem na obrigação de pegar nas armas por se livrarem da pena.

Deve ser sossegado porque onde falta o sossego não se encontra o bom discurso, e sem reflexões atentas não se consegue o certo, por se privar deste sempre quem se arroja acelerado. Sertório foi tão composto de ânimo que nem adversidade o comovia nem a felicidade o alterava.

Deve ser moderado para em tudo seguir a razão porque mal se desempenha esta quando a moderação não tem prática, a modéstia atrai a atenção alheia e regula as acções próprias versando o lícito e mostrando o indecoroso. A César, querendo adular o povo e sendo uma vez chamado de Rei ao que disse César: sou e não o Rei.

Deve ser confiado, porque sem confiança não há acção livre e sendo estas sujeitas também as operações ficam cativas e quem em escravidões jamais soube deliberar-se. Xerxes estando em armas contra os gregos, saíram estes a correr o campo a tempo que foram [fl. 15v] aprisionados, mandou logo Xerxes se lhes não fizesse mal algum antes que vissem e corressem todo o exército e se fossem em paz.

Deve ser precitado, pois o bom sucesso na cautela se assegura, porque não louva o outro capitão que diz que não cuidou, sendo por máxima que a maior prevenção nunca fez mal, antes sempre agradou e quem não se previne para os sucessos mal pode avaliar os desastres. Pirro invadiu com simulação e cautela a Lacedemónia, do que se queixaram os lacedemónios dizendo como sem os avisar e contra as leis da guerra os havia acometido e devastado o seu país, ao que respondeu: tão pouco vós outros, os espartanos, avisais a outros quando alguma coisa intentais fazer.

Deve ser esforçado para empreender acção e se animar no risco, porque o que senão atreve a expor ao maior a vida, inibe-se de conseguir a glória, pois essa só nas adversidades se coroa. Marco Bruto dizendo-lhe um cavaleiro dos que estavam com ele, que fugisse dali, respondeu: sem dúvida fugirei com as mãos, mas não com os pés querendo, com o [fl. 16] sacrifício da vida livrar-se da vexação que o oprimia.

Deve ser livre, porque o que não é senhor de si não pode senhoriar o ânimo, e sem espírito não se dá acção. Os lacedemónios prezavam-se tanto de serem livres, que perguntando-se a um que arte sabia, respondeu que o saber ser livre.

Deve ser leal para merecer a correspondência, porque o que o não é logo encontra adversários por se converter a infidelidade em próprio castigo. Catelúia conspirou contra a pátria, acabou breve e desastradamente.

Deve ser secreto porque os projetos militares não devem ser comuns, pois no segredo se logra o intento, e na ignorância inimiga se assegura o bom sucesso, porque a acção que é vulgar facilmente se encontra. A Antígono perguntou seu filho Filipe na presença de muitos cavaleiros quando moveria os arraiais, ao que respondeu como só tu cuidas que não ouvirás as trombetas?

Deve ser activo, porque sem expedição não lustram as acções e raras vezes se conseguem antes de obrar. Convém que haja consideração, depois [fl. 16v] desta só importa a execução, porque será baldar a fábrica das disposições se a prática não for pronta. César chegou a Cartago e avisou a Roma que chegara vira e vencera.

Deve ser ousado porque o soldado sem ardor opera sem alma, e convém que seja mais animado na execução do que desalmado nas acções, porque onde falta a alma não sobra o vigor. César costumava dizer que as obras de feição estão sujeitas ao perigo, as que se deviam acometer sem esperar conselho porque mais vale a destreza para se acabarem as assinaladas, o que ele justificou ao passar do rio Rubicão quando foi contra Roma dizendo que estava lançado o dado, e a mesma ousadia ostentou ao passar o mar de Brundízio dizendo ao arrais da barqueta que não temesse pois levava consigo César.

Deve ser considerado, porque quem opera sem reflexões desata-se em tropeços e não há entendimento tão vivo que não necessite de conselho. Muitos homens não sabem pouco mas um homem não sabe muito. Perguntando-se a Sócrates [fl. 17] o que sabia respondeu que o que sabia era saber que não sabia nada. Sendo ele avaliado no oráculo pelo mais sábio o homem prudente nada faz sem conselho, o que deseja acertar nada resolve sem ouvir parecer, mas de tal sorte o deve ouvir que sempre use da sua liberdade. A Alexandre oferecia Dario várias condições grandes como dez mil valentes e a metade do seu império e como Alexandre enjeitasse tudo disse-lhe o seu valido Permanião, na verdade se eu fora Alexandre este partido quisera, ao que respondeu o Rei eu também o quisera se Permanião fora.

Deve ser astuto porque de ordinário a agudeza na guerra maior hostilidade faz ao inimigo de que as armas. Fábio Máximo, sendo Ditador e campeando contra Aníbal, nunca quis chegar às mãos e travar-se com ele, o que pôs em tal cuidado à Aníbal que confessava em seu respeito a consternação em que o punham as demoras de Fábio, pois lhe iam consumindo as forças e deteriorando-lhe o exército [fl. 17v] que com efeito chegou a não poder conservar.

Deve ser entendido para se coroar perfeito soldado porque onde falha a luz do entendimento não podem ilustrar-se as operações militares, quem loucamente espera só carnalmente acerta, os infortúnios são companheiros disfarçados da ignorância. Aníbal tendo por

contendores a Fábio que não pelejava mas sabia e a Metelo que queria pelejar sem saber, dizia que maior temor lhe causava Fábio sem pelejar do que Metelo pelejando.

Deve ser ciente, porque quem manda deve saber o que ordena que é árduo que a ignorância subordine a ciência, do que nasce o vitupério que se rende a quem governa, em lugar dos decoros de que o faz credor o seu emprego. Filipe da Macedónia tanto que lhe nasceu seu filho Alexandre logo o dedicou às doutrinas de Aristóteles dizendo que mais estimava ter mestre semelhante para o seu filho do que sucessor para o seu reino.

Deve ser prático para poder pôr em praxe as suas prendas, que aliás será diamante *[fl. 18]* rústico que oculta os resplendores que possui. Muitas prendas tinha Marco António para ser grande e porque as não soube praticar perdeu com a vida o domínio e o crédito.

Deve ser valoroso porque o valor é o corte de pano de que o soldado faz a sua gala, é o esmalte de que se há-de tornar, é a pedra de toque do seu préstimo. Com valor toda a acção é grande, com coragem toda a operação é ilustre, com valor se famigeraram os que entre os maiores heróis ocupam os primeiros lugares, finalmente com valor se concerta a honra que é a prenda da maior estimação. O Império da Turquia, hoje o maior do mundo, o estabeleceu um soldado tártaro humilde no nascimento mas grande no valor, com que se fez a si e aos seus descendentes grandes e senhores do mundo.

Deve ser amante da pátria para lhe adquirir glória empenhando-se na ocasião até perder a vida e contentando-se com dá-la só porque a pátria e os camaradas conservem o nome. *[fl. 18v]* Epaminondas sendo ferido na batalha, mortalmente, não quis tirar o ferro sem saber se os Tebanos tinham vencido e como soube que ficaram vencedores logo disse: essas tendo vivido. Tirando o ferro largou a vida, porque sem dúvida vive largamente quem na morte assinala a vida.

Deve finalmente ser justo e benévolo porque sem igualdade não pode haver governo, que suposto que só Deus é o justo, entende-se lato modo em que ser amigo da justiça porque a administrará *[a]* todos com caridade e amor. A Antígono aconselhavam-lhe que se vencesse a Tebas lhe pusesse um grosso presídio, pois era metrópole de toda a Grécia, ao que respondeu que nunca lhe parecera bem segurar as cidades mais com armas do que conservá-las com amor e justiça.

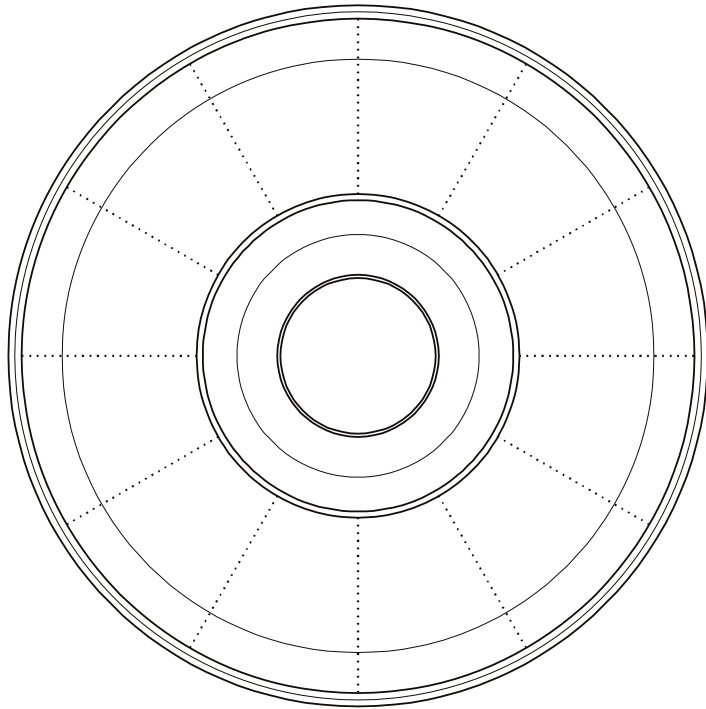
Suposto a maior parte destas prendas sejam próprias de Rei, não será alheio do varão exercitá-las. Quem lhe representa a pessoa não tem propriedade lhe assinamos trinta e três *[fl. 19]* em complemento dos anos que fazem a idade perfeita, porque senão menos tempo é necessário para que o homem possa obrar com madureza, precisa lhe fica ornar-se de outras tantas prerrogativas para reger as suas acções, regulando-as pelos ditames da razão, para saber haver-se onde faltar a regra e experiência, porque de tudo não pode haver notícia, procurando porém sempre não ignorar o que se deve saber e tendo entendido que um oficial do mar não só deve ser a pessoa de maior confiança, mas a mais abalizada em prendas, pois do seu Príncipe lhe faz a figura e na sua ausência é o seu árbitro com jus quase livre e despótico e subordinação alguma, correndo por sua conta conservar o nome à nação

e muitas vezes o desempenhar-lhe o crédito, o que envolve perder ou ganhar fama às armas de um monarca, o que vem a suceder pelo contrário por iniquidade de um mau oficial, que não sendo como deve nem a si aproveita, nem ao seu Príncipe serve, servindo mais para o descrédito da nação e injúria dos companheiros [fl. 19v] que de instrumento para adquirir a glória que devem todos os vassallos granjear à Pátria, para cujo fim é necessário o valor para arriscar a vida e perdê-la a troco de se conseguir o entendimento para impor o meio, a experiência para usar da ocasião, a prática para remediar o incidente, a constância para sofrer a adversidade e finalmente o modo, como o outro aconselhava a certo Príncipe para em tudo se saber haver, estimando mais a honra e crédito da Pátria do que mil vidas, se as tivera.

Em substância um oficial do mar é um representante público do seu préstimo, já na Economia, já na Política, nas acções domésticas e de guerra e já no governo do seu navio, no que deve ser perito para resistir aos ventos e contrastar os mares, com o encargo de governar homens constituídos em dignidades, quase todas diferentes o que envolve a maior dificuldade segundo a diferença dos caracteres de cada um, conservando-lhes assim os seus respeitos como o próprio, contendo a mais [fl. 20] gente em paz e união com tal disciplina que se não insultem, nem faltem ao serviço do navio.

[fl. 20v a 22v em branco]

[fl. 23]



[fl. 23v. em branco]

[fl. 69] **Tratado Primeiro**

**Do dicionário náutico, com verbos,
termos e vozes definidas e simultaneamente
as propriedades avulsas que servem no navio**

Capítulo I – Dos verbos náuticos

Os verbos náuticos, ainda que vulgares, são próprios e expressivos dos termos, com que se explicam os náuticos, e por isso necessários para a prática e expressão das manobras, que se mandam por vozes, daquele exercício; com aceitação tão comum e estilo seguido que, usar-se de outros, será heresia para os marinheiros, professores dos demais marítimos, além da confusão que lhes causará e cujo embaraço só se pode vencer, sem controvérsia, pondo em catálogo os verbos e termos, daquela profissão, para que se possam decorar e saber como entender o seu dialecto particular.

Abalroar - Dar um navio noutros, com força, atracando-se por descuido.

Abarrota - Carregar o navio até não poder mais.

Abicar - É inclinar os mastaréis para a vante de sorte que não fiquem perpendiculares.

[fl. 508]

Abitar - Amarrar a amarra tomando-lhe capelo ou dando volta às abitas para que não falte nem corra.

[fl. 69]

Aboçar - Ligar dois cabos pelos chicotes fazendo um inteiro.

Aboiar - Estar sobre a água.

Abordar - Atracar o navio e meter-lhe gente dentro.

Aborquelar - Pôr o pano de perfil para que o vento o não fira em cheio ou de revés.

Abotoar - Segurar os cabos nos seus remates fazendo-lhe alguma segurança.

Abrandar - Dar folga ao cabo alargando-o algum tanto.

Acalmar - Apagar-se o vento indo-se de todo.

Acunhar - Apertar os mastros ou mastaréis metendo-lhes cunhas para que não galeiem.

- Acusar** - Mostrar o cabo ou vigiar o pano se recebe vento para se governar a via
- Adornar** - Deitar-se o navio sobre qualquer lado. [fl. 69v]
- Adriçar** - Tornar a endireitar se o navio quando mete a borda ou se deita sobre qualquer dos lados. [fl. 69]
- Aduchar** - Ajustar o cabo um ao outro principalmente a amarra para fazer praça ao resto dela. [fl. 69v]
- Afrontar** - Não poder o navio com o mar ou com o vento.
- Aguentar** - Poder sofrer a força do mar não metendo a borda.
- Alagar** - É entrar o mar e cobrir tudo de água.
- Alar** - Levar arriba colhendo o cabo ás braçadas.
- Alargar** - Andar o vento para onde se quer ou fazer-se favorável.
- Alastrar** - Fazer lastro metendo peso no fundo do navio para aguentar a vela ou espalhar a coisa pelo fundo.
- Alcatroar** - Dar alcatrão ao navio caiando-o com ele.
- Alegrar** - Desentupir ou abrir a bomba ou o vau de algum furo.
- Alijar** - Botar a carga ao mar obrigado do tempo.
- Aliviar** - Botar a carga fora ou pôr o leme a meio depois de carregado.
- Alojar** - Receber a carga com acomodação e ordem.
- Aluir** - Ir-se principiando a dividir-se e separar-se alguma coisa de outra a que tinha união.
- Amainar** - Arriar as velas para baixo e não disputar a contenda.
- Amantilhar** - Pôr as vergas em equilibrio ficando em crus.
- Amarar** - Ir para o mar afastando-se da terra.
- Amarrar** - Amarar a nau ou cabo fazendo-o fixo ou dando-lhe volta a alguma parte para que não falte.
- Amizurar** - Arriar ou descer alguma coisa as gáveas ou não as trazer de todo postas em cima.
- Amolar** - Desandar em redondo as voltas ao cabo dado a alguma parte afrouxando para se comporem de novo.
- Amparar** - Acompanhar alguma coisa para que não dê de pancada.
- Amurar** - Atracar o punho da vela de barlavento a essa parte tudo o que puder avante para que o vento a possa ferir bem de lado.
- Ancorar** - Dar fundo botando a âncora ao fundo do mar para que segure o navio.
- Andar** - Se andar mais ou menos o navio. [fl. 70]
- Apagar** - Arriar o pano ou carregá-lo de sorte que não receba vento.
- Aparelhar** - Guarnecer-se e prover-se do necessário para poder navegar.
- Apontar** - Mostrar o vento.
- Aportar** - Dar fundo em algum porto indo de viagem.
- Aproar** - Pôr a proa a alguma parte ou apontar com a proa.
- Aquartelar** - Atracar as mãos do punho do traquete de sotavento chamando-o para a nau para pôr o pano bem de perfil que receba o vento de lado para arribar o navio.
- Arear** - Espalhar areia pelas cobertas.
- Arfar** - Jogar o navio de proa a popa metendo aquela na água e se levantando fora dela.

Armar - Guarnecer o navio com gente de guerra.

Arpoar - Botar os arpéus a qualquer navio ou pescar as baleias para atracar.

Arranchar - Repartirem patrulhas a gente assinando a cada uma o seu quartel para se tratarem domesticamente.

Arregaçar - Levantar o pano acima.

Arriar - Descer as velas ou deixar cair os cabos.

Arribar - Ir para sotavento ou não poder ir para onde se entenda.

Arrufar - Levantar o navio a proa andando sem descompostura.

Arrumar - Arrimar.

Arrumar - Pôr por ordem a carga.

Arvorar - Levantar a pique ao alto mastro ou haste.

Assentar - Formar assento a gente no livro do navio para a guarnecer.

Atacar - Pelejar com vigor mais próprio na terra do que no mar.

Atesar - Apertar a enxárcia ou cabos.

Atesar - É alar o cabo que não fique brando. [fl. 508]

Atestar - Encher de todo as vasilhas dos víveres. [fl. 70]

Atracar - Chegar um navio a outro prendendo-se.

Atravessar - Bracear o pano por barlavento por modo a que o fira o vento de revés para não seguir a nau.

Aventar - Faltar a escota e ficar panejando com o vento ou arreventar a bomba ficando recebendo o ar.

Balancear - Dar balanços caindo para um e outro lado sem sossego.

Baldear - Aguar o navio por dentro e por fora para o assear lavando-o. [fl. 70v]

Barbear - Estar o navio metendo a proa debaixo de água e levantando-a quando está surto por causa da mareta.

Barlaventear - Andar para barlavento.

Bater - Combater o navio com outro atirando-lhe com artilharia.

Bolinar - Prolongar o pano de popa a proa para o vento o ferir de lado.

Bordejar - Andar em uma volta e outra fazendo bordos.

Botar - Lançar ou correr fugindo.

Bracear - Obrigar as vergas pelos lais para ficar o pano à feição do vento.

Breiar - Dar breu ao navio.

Caçar - Colher para si as escotas para prosperar ao vento recebendo-o.

Cacear - Levar o navio a âncora estando surto por força da água ou vento e então se diz ir o navio à caça. Se o leva a corrente é verbo pouco usado.

Calafetar - Entupir ou encher com estopa o vão que fica pelas costuras da madeira para vedar a água

Calar - Meter a prumo em seu lugar, mastro, bomba ou leme.

Calcular - Medir e examinar as distâncias que anda o navio.

Capear - Pôr a capa para não seguir o navio ou chamar de longe fazendo acenos.

Carregar - Puxar o cabo para baixo quando pende de alto levando alguma coisa acima ou meter carga no navio para transportar de uma parte a outra ou crescer o vento ou o tempo passando a mais.

Cartear - Medir as distâncias com os compassos ou de qualquer outro modo considerando o curso do navio.

Cativar - Tomar outro navio fazendo presa senhoreando-o em guerra justa.

Ciar - Cair a ré vogando Às avessas.

[fl. 74v]

Cochar – Reapertar.

[fl. 508]

Colher - Recolher o cabo pondo-o em ordem com conserto como em aduchas para estar claro.

[fl. 71]

Combater - Pelejar activando com a artilharia.

Comboiar - Acompanhar os navios para os defender do inimigo.

Compassar - Regular o navio para que ande melhor ou regular o curso, com os mais, para andarem juntos.

Conseisar - Pôr a artilharia em ordem por linha recta ou andando com ela para a parte onde se quer acertar para dar fogo.

Conservar - Andar incorporado com os mais navios ou substituir na mesma altura.

Coser - Vestir e encamisar com tabuado o navio pelo costado ou cozer os cabos uns nos outros pelos chicotes para fazer cabo inteiro sem haver de se separar.

Cravar - Aparelhar os moitões aos cabos ou pôr alguns destes em seu lugar.

Cruzar - Andar em alguma altura determinada em um e outro bordo pela conserva.

Cuspir - Botar fora a costura, a estopa ou o furo a cavilha.

Custear - Adereçar a nau do necessário para fazer viagem.

Demorar - Deterem alguma parte esperando ou ficara em terra em parte que se marque

Derrotar - Destruir a outrem por violência

Derrotear - Calcular o curso da nau fazendo ela viagem ou digressão

Desalastrar - Botar lastro fora

Desarmar - Findar a campanha desembarcando a gente

Desarvorar - Perder os mastros ou quebrarem-se

Desatracar - Alargar para fora o navio apartando-se do que a que estava unido.

Desavalumar - Despejar e consertar as coisas que estão sem ordem.

Desbolinar - Destorcer o cabo para que fique sem cocas.

Descair - Não conservar a altura ou não fazer certo o curso por cair o navio para sotavento.

Descarregar - Andar com o pano para algum dos lados para o vento o ferir de direito quando o carrega de revés.

Descochar - É saltar.

[fl. 508]

Desembarcar - Ir a gente para terra para não voltar ao navio.

[fl. 71]

Desembarrilar - Tirar fora das vasilhas o seu recheio.

Desempachar - Pôr claro e desimpedir a nau cada coisa a seu lugar.

[fl. 71v]

Desenovelar - Desarmar a artilharia para laborar.

Desenrolar - Desembaralhar o enrolado.

Desentrascar - Desembaraçar os cabos quando estão embaraçados.

Desentrouxar - Abrir as trouxas ou fardos.

Desenvergar - Tirar o pano das vergas.

Desfazer - Desamarrar ou largar estando ferrado ou derrotar o inimigo.

- Desfundar** - Abrir as vasilhas pelas cabeceiras.
- Desgarrar** - Apartar o navio da conserva dos demais. [fl. 508]
- Desgornir** - Tirar para fora o cabo onde estava aparelhado para laborar. [fl. 71]
- Desvelejar** - Tirar algum pano ficando com menos velas. [fl. 71v]
- Discorrer** - Não poder conservar a altura, porto ou cabo por corrente das águas ou por carregar o vento.
- Disparar** - Panejar a bandeira encaminhada do vento mostrando o corpo ou tirar a artilharia.
- Emastrear** - Arvorar a nau as suas árvores.
- Ematalotar** - Acomodar a matalotagem ou fechar a roupa para haver embarcar.
- Embaçar** - Entupir as juntas das portinholas com frisa estopa ou cabos para que o mar não entre por elas.
- Embaçar** - É calafetar.
- Embandeirar** - Largar bandeiras por todos lais e topes.
- Embarcar** - Ir para bordo ou navegar.
- Embarrilar** - Meter os víveres ou mantimentos nas vasilhas
- Embeçar** - Pôr as bocas das peças encostadas às amuradas por cima das portinholas depois de atreladas para fazer aí o seu encosto ou pender o peso quando o navio se deita sobre qualquer lado.
- Emendar** - Tornar a repetir a manobra. [fl. 72]
- Empachar** - Embaraçar a nau com o que leva dentro em de si ou com volumes postos sem conserta nem ordem.
- Empachar** – *sem significado*. [fl. 508]
- Empacotar** - Arrumar em baús em trouxas ou pacotes o que se deve levar para embarque. [fl. 72]
- Empavezar** - Pôr paveses e enfeitar o navio para prazer.
- Empunhar** - Envergar as velas amarrando-lhes os punhos aos lais das vergas.
- Empunir** - É ligar a vela nos punhos aos lais da verga. [fl. 508]
- Encapelar** - Prender e segura os cabos pelo seio ou embravecer-se o mar levantando-se. [fl. 72]
- Encravar** - Cozer os cabos nos moirões ou alguns cabos fixos ou entupir os ouvidos da artilharia.
- Enfardar** - Atar a roupa embrulhando-a em alguma coisa.
- Enfrainar** - Pôr os remos fora de água horizontalmente ou mais levantados mas todos por ordem.
- Enfrechar** - Fazer degraus à enxárcia para subir a gente à gávea.
- Enfumar** - Meter os mastros em seu lugar pela coberta abaixo.
- Engaçar** - É coser a vela como franzindo o pano. [fl. 508]
- Enganhar** - Coser o cabo noutra com certo nó que não vem a ficar em costura lisa. [fl. 72]
- Engatar** - É meter o gato no sapatilho. [fl. 508]
- Engolfar** - Ir para o mar alongando-se da terra. [fl. 72]
- Engraxar** - Dar graxa aos mastros, mastaréis e costado do navio.
- Enjoar** - Vomitar a gente bisonha mareando-se-lhe a cabeça e o estômago.

- Enovelar** - A artilharia, amarra a artilharia. [fl. 72v]
- Enramar** - Vestir os mastros com os seus cabos.
- Enrascar** - Embarçarem-se os cabos uns com os outros ficando todos enredados.
- Enrolar** - Colher a bandeira ou enrolar a roupa ou cabo.
- Ensebar** - Dar sebo ao navio, por fora, para que ande e aos cabos para que corram com ligeireza.
- Entoucar** - Encapelar-se a amarra na unha da âncora quando está surta.
- Entregar-se** - Ou entregar, dar-se ao inimigo por rendido.
- Entrouxar** - Acomodar em embrulhos ou baús que se não-de embarcar.
- Envergar** - Meter ou pôr o pano nas vergas ou prosperar as bandeiras nos seus paus para se largarem.
- Enxerir** - Coser o cabo noutro para de dois fazer um. Não é usado este verbo. [fl. 72]
- Enxofrar** - Dar enxofre de mistura com sebo ao navio para se conservar limpo pelo fundo ou embravecer-se o mar levantando ondas.
- Enxugar** - Enxugar o navio quando se baldeia ou entra o mar que o deixa molhado.
- Esbaldafadar** - É aguentar o pano na verga quando se ferra. [fl. 508]
- Escassear** - Ir pondo-se o vento contrário de sorte que se não possa andar ao rumo que se quer. [fl. 72v]
- Escorar** - Ou escorar-se a nau. Encostar-se na cinta do grosso ou sobre alguma coisa.
- Escorrer** - É passar o porto sem querer por força de água ou vento. [fl. 508]
- Esfalçar** - Atar o cabo no chicote com fio de vela ou merlim para que não esfie. [fl. 72v]
- Esganar** - Apertar o botão ou a trinca.
- Espaldar** - Encostar para alguma parte por força da água. [fl. 508]
- Espalhar** - Alargar para os lados. [fl. 508]
- Espalmar** - Dar lados o navio ou limpar por fora pelo fundo para andar bem. [fl. 72v]
- Espetar-se** - Ir a nau aos saltos afocinhando.
- Espiar-se** - Ir às espias levando um ancorote e dando fundo a outro.
- Esquipar** - Remar bem qualquer embarcação ou estar bem preparada. [fl. 508]
- Estancar** - Proibir ou vedar a água que não saia. [fl. 72v]
- Estear** - Inclinar os mastros à proa por meio dos estais aterrando-os.
- Esticar** - Tocar o cabo ajudando-o para o apertar ou atesar e não faltar. [fl. 74]
- Estivar** - Pôr em cama as vasilhas por sua ordem ou orçar-se pelo aspecto de qualquer barrica o que trazem as mais. [fl. 72v]
- Estricitar** - Puxar o navio pelos cabos fazendo força por eles. [fl. 73]
- Esvair-se** - Vazar-se a vasilha por si.
- Falçar** - Cortar o cabo e enfiar-lhe o chicote [fl. 508]
- Falhar** - Lascar ou fender o pau por onde vem a quebrar. [fl. 73]
- Ferrar** - Apanhar ou colher o pano nas vergas amarrando-o ou amarrando-o a alguma outra coisa.
- Filar o vento** - Pôr a proa direita ao vento.
- Fisgar** - Pescar o peixe com figa.
- Fixar** - Pregar ou segurar uma coisa em outra.
- Flutuar** - Combater com as ondas em perigo.

Forcejar - Dar força o navio aos cabos ou amarras quando está surto ou andar contra o vento sendo rijo.

Fornecer - Prover o navio do necessário.

Fornir - Guarnecer o navio de provisões.

Forrar - Cobrir o convexo do navio pela parte inferior com tabuado de quilha até à cinta do grosso ou vestir os cabos ou amarras com outros delgados para se não romperem.

Fretar - Alugar praça no navio para carregar ou navio inteiro.

Frisar - Forrar com frisa comum os caixilhos das portinholas para elas se embarquem e não entrar o mar.

Fundar - Pôr os fundos nas barricas ou vasilhas.

Fundear - Profundar o navio debaixo de água subindo e descendo.

Fuzilar - Fazer relâmpagos. [fl. 73]

Galiar - Jogar os mastros no seu lugar por não estar acunhado.

Garatear - Buscar com alguma indústria, no fundo do mar, a amarra ou âncoras perdidas.

Garrar - Correr a nau com as âncoras surtas por força das águas ou do vento que leva o navio desferrando as âncoras.

Gornir - Poder laborar o cabo ou outra coisa. [fl. 73v]

Governar - Governar o navio ao rumo que há-de seguir obedecendo ao leme. [fl. 73]

Grivar - Ir apalpando e chegando-se ao vento.

Guarnecer - Prosperar o navio repartindo-lhe a gente.

Guinar - Fazer cabeça mais para um bordo do que para outro.

Guindar - Meter dentro a carga ou botá-la fóra. [fl. 73v]

Içar - Levar acima uma qualquer coisa.

Inferir - Conferir ajustarem-se as obras. [fl. 508]

Invernar - Ficar em algum porto por não ter viagem desapparelhando mastaréis e vergas. [fl. 72v]

Investir - Acometer a terra com força do vento ou prosperar o cabo onde há-de trabalhar ou servir.

Jogar - Dar ao navio balanços sobre um e outro lado.

Laborar - Trabalhar. [fl. 73v]

Lambazar - Enxugar com os lambazes o navio quando lhe entra o mar ou se lava.

Largar - Desferrar o pano e largá-lo para o marear.

Lascar - Largar para fóra o cabo, mas pouco.

Levar - Levantar a amarra do fundo. Por em cima o peso puxando o cabo ou ir gente de uma parte para outra.

Lingar - Meter o peso na linga para se guindar ao navio.

Lotar - Dar o número certo e necessário da gente com que se há-de armar o navio.

Lubar - Dar o vento de revés contra os mastros.

Manobrar - Trabalhar com os cabos ou com o pano como é necessário no fazer dos bordos.

Marcar - Assinar o rumo ou terra na agulha ou carta navegando o navio.

Marcar - Pôr o pano à feição do vento para andar o navio ajudado do leme.

Matalotar - Fazer cada um particularmente a sua matalotagem.

Mentir - Não obedecer o navio para onde o manda o leme.

Moer - Correr a ampulheta ou andar segundo as horas.

Molar - Abrandar o cabo para desandar, sem desaparelhar.

Molhar - Verbo francês. Dar fundo às âncoras.

Molhinhar - Borrascar, chuveiscar miúdo.

Montar - Passar livre de cabo, costa, baixo ou seco.

Morder - Empeçar o cabo, não poder correr ou laborar.

Municiar - Repartir (entre) a gente munições de pólvora, bala e boca.

Nadar - Andar o navio por cima de água e embarcações.

Naufrear - Perder-se o navio. [fl. 74]

Navegar - Ir o navio de um porto a outro, levado do vento e governado pelos homens segundo a arte.

Observar - Repara e medir os movimentos do inimigo ou do Sol.

Orçar - Ir de ló, ir para a parte do vento.

Osticar - Tocar o cabo ajudando-o para o apertar ou atesar e não faltar.

Pairar - Conservar na mesma parte.

Palmear - Fazer escorrer o peso, com ajuda de braço.

Palumar - Coser a tralha à vela com pontos dobrados. [fl. 508]

Panejar - Pôr o pano ao vento de perfil para que não receba ficando sacudindo-se. [fl. 74]

Passar - Pôr os cabos nos seus lugares para se manobrem.

Pear - Dar peias às enxárcias para as segurar e acompanhar os mastros ou pô-las nas culatras das peças para se não levantarem, ou deixar de andar a nau como de primeiro.

Perder-se - Perigar, ir-se a pique o navio.

Pescar - Receber a vela o vento ou a bomba de água. [fl. 508]

Pescar - Tomar a bomba água quando a tocam ou o pano, vento. [fl. 74]

Picar - Cortar o cabo.

Pinsar - Pôr o pano ao vento, de per si, sem que o receba, verbo francês.

Plumar - Fazer sonda tomando a altura do lume de água ao fundo.

Pompar - Verbo francês, dar à bomba.

Portar - Trazer ou versar alguma coisa em prática.

Prisionar - Tomar em justa guerra sem causar alarde mas ficar a obediência do inimigo.

Prolongar - Pôr ao comprido ou medir corpo com corpo.

Proparar - Cair em feição o pano ou servir a vontade de algum monarca ou por pressuposto para fazer alguma coisa.

Puxar - Fazer força na enxárcia quando joga. [fl. 508]

- Querenar** - Queimar e consertar o fundo do navio, por fora para andar limpo e se consertar sem gusano alcatroando-se e calafetando-se. [fl. 74]
- Rabear** - Andar com a peça ou com o peso pela parte da culatra.
- Raspar** - Raspar a nau por dentro para lhe fazer limpa e por fora e mastros para a engrajar.
- Rebocar** - Levantar com arrasto um navio a outro por meio de alguma amarra ou vira-dor quando não anda bem. [fl. 74v]
- Rebojar** - Reflectir o vento dando na vela e tornando para trás.
- Recorrer** - Ajudar o cabo fazendo-o ir atrás ou adiante.
- Refrescar** - Crescer o vento ou dar alguns víveres novos à gente.
- Reger** - Pôr-se o navio direito sem lastro. [fl. 508]
- Remar** - Os remos. [fl. 74v]
- Render** - Sujeitar à obediência alheia ou mudar de operação.
- Repicar** - Cair a verga de um lais e ficar o outro levantado.
- Ressonar** - Recorrer o cabo à mão para se abrandar ou passar.
- Ressondar** - Ajudar a volver-se o peso.
- Resvalar** - Dar abala e correr para fora.
- Roçar** - Gastarem-se os cabos e amarra e romperem-se por se roçarem.
- Rolar** - Ir com impulso das águas ou vento sem fazer o seu caminho. [fl. 508]
- Rolar** - Cair o navio para sotavento, não fazer o caminho a que se anda. [fl. 74v]
- Romper** - Quebrar, faltar. [fl. 508]
- Rondar** - É correr o cabo pelo gorne.
- Safar** - Pôr corrente a nau para combater tirando e desembarcando tudo o que puder impedir. [fl. 74v]
- Salcear** - Correr o mar fazendo vários bordos.
- Salhar** - Puxar pelo cabo fazendo-lhe força.
- Salomar** - Dar voz certa para todos puxarem pelo cabo à mesma pancada.
- Saltar** - Tirarem-se asa cavilhas do seu lugar ou leme dos machos ou ir de uma parte para outra dentro do navio.
- Salvar** - Dar tiros de artilharia em obséquo e cortejo de quem se salva.
- Seguir** - Ir à vante, remar ou fazer o mesmo caminho que outro navio.
- Socar** - Apertar a volta de qualquer cabo para que não corra.
- Soçobrar** - Virar o cabo debaixo para cima voltando-o quando está em aducha ou colhido ou entrar o mar dentro do navio pela borda fazendo-o ir a pique.
- Soltar** - Dissolver os triângulos que faz o navio com o seu curso. [fl. 75]
- Sondar** - Botar prumo ao fundo do mar para se saber as braças que se tem de altura e juntamente conhecer a tença para se surgir nela.
- Sortir** - Verbo francês, sair de qualquer porto para o mar.
- Sotaventar** - Ir para sotavento.
- Submergir** - Ir-se a pique, ir-se para o fundo.
- Sulcar** - Correr os mares por várias partes.
- Surdir** - Tornar a vir à superfície da água depois de ter estado debaixo dela.

Surgir - Dar fundo à âncora para amarrar o navio.

Suspender - Levantar ao alto ou do fundo a âncora.

Talhar - Puxar pelo cabo dando força a outra coisa.

Talingar - Amarrar as amarras às âncoras pelos chicotes para lhes dar punho.

Tentear - Compassar o cabo dando o quanto baste para que fique composto.

Ter - Suspender a manobra que se faz.

Tirar - Puxar pelo cabo com força.

Tocar - Ajudar os cabos puxando por eles para que corram.

Toldar - Pôr o toldo ao navio para que o sol não faça mal à gente.

Tomar - Tomar o navio senhoreando-o por força como corsário ou levantado.

Torar - Ficar o navio depois de metido por igual e composto com verdugos e remates, ou mocarros para o engraçar nas falcas.

Torcer-se - Encostar-se a nau ou deitar-se sobre qualquer dos lados por causa do vento.

Transportar - Levantar alguma coisa de uma parte para a outra.

Tremular - Disparar a bandeira saindo com o vento.

Tresvirar - Virar o cabo para o concertar ou prosperar, ou dar volta a coisa.

Unhar - Segurar a coisa com algum instrumento que não corra quando movem. [fl. 75v]

Univelar - Pôr por linha recta com semelhança.

Valumar - Encher a praça ou parte de volumes postos por ordem

Varar - Passar a coisa de parte a parte ou entrar o navio pela terra adentro ficando encalhado.

Vedar - Proibir ou não entrar ou sair a água.

Velejar - Prosperar o pano ao vento e ir a caminho ou largar mais pano.

Ventar - Fazer vento.

Vestir - Passar os cabos necessários aos mastros.

Vigiar - Ter sentido no vento e governo do navio.

Virar - Pôr o navio em outra volta ou andar em redondo o cabrestante para dar força ao virador que leva a amarra.

Vogar - Remar o escaler ou lancha. [fl. 70v]

Voltar - Dar volta livre aos cabos para que não corram enquanto vão marcados. [fl. 75v]

Vogar - Remar o escaler ou lancha. [fl. 70v]

Zarpar - Levantar a amarra e fazer-se o navio à vela. [fl. 74v]

[fl. 78]’ **Capítulo II - Dos termos náuticos**

Termos náuticos dos que navegam, são aquelas palavras com que eles se explicam, as quais envolvem sentido reflexo cuja inteligência é necessário perceber, para, na teórica desta profissão, se encaminharem as reflexões e se poderem adquirindo aquela ciência que por este meio se alcança, para, na prática, se exercerem as manobras que podem ocorrer, ainda que se não possa prevenir, tudo o que a experiência pode remediar.

[Nota à margem] Esta escrita tem erros, é necessário emendá-la e com cuidado.

- A barlavento do cabo ou do navio** - Se diz o estar oposto, mas avançado, ao vento, ficando o cabo da parte para onde ele vai.
- A choé choé** - Se diz quando o vento é quase calma, mas dura. [fl. 509v]
- A la corda** - Se diz pelo marinheiro que, sabe passar cabos, aparelhar o navio de enxárcia e velame, pondo-o de verga de alto para se navegar e mareá-lo em todas as manobras, que se oferecerem, andando-lhe com o pano à feição do vento e que o possa reger. [fl. 79]
- À la galante** - É levantar a voz, invocando alguém, no meio do trabalho para despertar e avivar a gente.
- A leste do cabo ou ao norte do cabo** - Se diz estando o navio avançado para a parte de leste, ficando o cabo oposto ao oeste ou avançado para o norte, em direitura ou terra que vem a ficar oposta ao sul, fazendo oposição o navio avançado a terra em linha direita.
- A leste do navio ou ao norte do navio** - Se entende da mesma maneira, como de quaisquer ventos ou rumos, quando assinar declarando o sítio ou paragem onde pouxa o navio, como muitos falando como mar inteiro, que como piloto, em seu lugar, se dirá.
- A pique** - Se entende perder-se o navio, indo para o fundo quando se diz: foi a pique, que em outra frase toma-se em outro sentido, como o estar a pique, se diz quando o navio está nas vésperas de partir ou por se estar levando a amarra, a tem a pique, isto é, a prumo, porém ainda ferrada no fundo. [fl. 80]
- A ré do navio** - Se diz atrás; toma-se pela popa do navio e neste sentido se diz: a ré do mastro, onde outra coisa semelhante vem a ser, por detrás dele.
- A sotavento do navio ou da terra** - Se entende, ficar ela da parte de onde vem o vento e o navio em que nos consideramos, sempre, da parte para onde o vento vai, semelhantemente se entende, a sotavento de tudo o mais. [fl. 80v]
- Aberta** - Se diz o sossegar o tempo, aclarando, dando lugar a se fazer alguma coisa. [fl. 78]
- Abicado** - Se diz o navio que tem a proa, mais metida na água do que a popa e assim anda com actividade para diante.
- Abordagem** - Se diz como nas praças, o assalto que lhe fazem as tropas quando as entram por força, para os render; nos navios, se lhe mete gente dentro, com a espada na mão, para rendê-los.
- Agasalhado ou agasalhados** - Se diz as despensas ou quartéis fechados, em que, os oficiais marinheiros levam, os sobressalentes e materiais, para fornecimento dos navios. [fl. 78v]
- Água aberta** - Se diz quando o navio faz água pelo costado, por estar aberto. [fl. 509]
- Água estofada** - Se diz ao princípio da maré quando começa a crescer.
- Aguada** - Se diz a que os navios levam, doce, para alimento da sua equipagem. [fl. 78v]
- Aguagens** - Se diz correntezas da água não gerais. [fl. 509]
- Águas amassadas** - Se diz as águas junto de terra, quebrado o mar e de ordinário verde e turvado, efeitos da vizinhança de terra cuja toma no que se deve fazer reflexão para se sondar a costa quando se ignora a distância, altura ou sítio. [fl. 78v]
- Águas mortas** - Se diz as marés, fora da conjugação da lua, porquanto não crescem tanto e sempre são os fluxos iguais e com moderação, o que é contrário, sendo lua nova ou cheia, crescem muito as águas, enchendo com dobrada força e assim vazam com seme-

- lhante ímpeto, do que se diz: águas vivas, vulgarmente, o que só se conhece nos braços de mar e em alguns portos, porque as marés não são gerais.
- Águas mós** - São certos limos do mar, porém vivos. [fl. 509]
- Águas ou aguagens** - Se diz quando se encontram correntezas da água, no que não há certeza, quando e em qualquer parte fora da terra, estando amarado, as haja. Suposto em muitas costas são sabidas, o que deve ser atendível para se determinar o curso do navio. [fl. 78v]
- Águas vivas** - Se diz o fluxo da maré, na ocasião da conjunção da lua. [fl. 79]
- Alfaques** - São os outeiros que há no fundo do mar como vários montes divididos os quais muitas vezes se mudam. [fl. 509]
- Amarração** - Se diz as amarras com que se amarra o navio, no surgidouro em que costuma invernar o navio e assim se entende: ir para a sua amarração, é ir-se amarrar no seu ancoradouro.
- Amarração de pé-de-galo** - Se diz quando se dá fundo ficando a âncora a pique digo ficando a amarra a pique. [fl. 509]
- Amura** - Se diz aquela parte onde se amura, toma-se pelo lugar onde se manobra pelo que vulgarmente se diz: deu com as da amura, isto é, atirou com as peças que ficam junto da amura. [fl. 78]
- Ancorar a passo de ganso** - É dar fundo a três ou mais âncoras, ficando todas divididas. [fl. 509]
- Andaina da artilharia** - Como dizem os vulgares em lugar de bateria, se entende a ordem dos canhões que formam esta, em cada coberta. [fl. 79]
- Andaina de pano e andaina de rizes ou de velame.** [fl. 79v]
- Angra** - Se diz qualquer pequeno porto, recolhido pela terra dentro, com pouco fundo, abrigado de alguns ventos, em que podem ancorar embarcações, de ordinário, pequenas.
- Ao lançante** - Se diz ao longo para avante, não sendo a pique nem deitado.
- Ao lume d'água** - Se diz onde o navio faz horizonte com o mar, a saber, na superfície da água.
- Ao mar do navio** - Se diz quando por um dos lados lhe fica terra ou outro navio, havendo menos distância entre uma e outra, do que se pode medir, para a parte do mar.
- Ao norte do navio** - Ou ao sul do navio ou ao sul do cabo ainda a leste do cabo, semelhante ao oeste da ilha.
- Aparelho do navio** - Se diz quando se prepara e custeia, vestindo mastros e envergando pano para poder navegar, também se toma pelo massame. [fl. 79v]
- Arage** - Se diz vento, mas muito brando, que apenas se conheça. [fl. 509]
- Ardência** - Se diz quando o mar faz diferente cor, como acendido, nas partes que tem salitrosas ou sulfúreas.
- Armada** - Se diz no mar, entre nós, um corpo de navios armados para a guerra; entre os estrangeiros se acrescenta tropas armadas em corpo de exército, chamando ao corpo de navios juntos, ainda que de guerra, frota, como nós dizemos, sendo mercantes. [fl. 80]
- Arrumação** - Se entende quando as nuvens se ajuntam no horizonte mais densas em uma parte do que em outra o que denota vento e água; deve-se atender se desfaz ou cresce e se salta, por não colher o pano em descuido de que possa perigar as árvores.
- Arsenal** - Como dizem os franceses, é a parte onde estão os armazéns para apresto dos navios e onde se fazem, a que nós chamamos Ribeira. [fl. 80]

- Assento de gente** - Se diz pôr em livro e por sua ordem a gente que há-de servir no navio, fazendo-se paga logo na mão e o mesmo se entende dos soldados para servirem em qualquer corpo. [fl. 80v]
- Bafage** - Se diz princípio do vento quando está entrando e não acaba de segurar. [fl. 509]
- Baganal ou cabo baganal** - Se diz quando está brando, não fazendo força. [fl. 511]
- Baía** - Se diz a entrada de mar pela barra dentro, ficando fazendo porto, com mais ou menos fundo, onde quaisquer navios podem ancorar, com segurança. [fl. 80v]
- Baixa-mar** - Se diz quando a descente de maré tem fenecido ou tem vazado de todo, a maré e quer principiar a encher.
- Balanços** - Se diz o que as naus fazem, agitadas dos mares, caindo sobre um e outro bordo.
- Bandeira colhida** - Serve de língua ao navio como de timbre para o seu crédito, colhida quer dizer que chama alguém, larga mostra a nação e posta em várias partes, faz diferentes sinais, para os navios se entenderem.
- Barba a vento** - Se diz aos marinheiros, quando estão de quarto e se sentam, para que se ponham em pé e vigiem. [fl. 81]
- Barba no ar ou navio com barba no ar** - Se diz quando anda levantado de proa, com esta fora de água. [fl. 81]
- Barda no horizonte** - Se diz a qualquer arrumação de nuvens juntas, parecendo grossas, do que se espera água ou vento. [fl. 509]
- Barlavento** - Além da sua própria definição se diz quando o navio está avançado a terra e, a sotavento, pelo contrário.
- Barlavento** - Se diz a parte de onde vem o vento, oposta aquela para onde o vento vai, toma-se como estar um navio senhor do vento, e outro oposto, mas sujeito, por não poder este avizinhar-se àquele o que de barlavento, pode fazer. [fl. 80v]
- Barra** - Se diz a entrada estreita de qualquer porto; porto de barra é porto de maré, sem a qual não se entra, nele. [fl. 81]
- Barra** - Se diz porto de maré, onde é necessário que a haja para se entrar em diferença dos portos onde sem ela se pode entrar. [fl. 511]
- Boa amura** - Se diz ter o navio mais ou menos bojo, a vante, por onde se amura o pano que vem a ser o mesmo abrir ou fechar menos, em bola. [fl. 81]
- Boa viagem** - Se diz como salvação à gente que se despede do navio e quando este se aparta de outro, como quem deseja bem um a outro e que se tenha bom sucesso, que todos esperamos e estimamos.
- Bofetada** - Se diz mais ou menos grossura no costado, isto mais cheio ou mais seco por qualquer dos bordos. [fl. 509v]
- Boga** - Se diz o remar, com remos compridos sem emparelhar uns com os outros, em diferença da palamenta, que emparelham dois em cada banco. [fl. 81]
- Bolso de vela** - Se diz os que ficam a vela quando se carrega, recebendo vento, por não estar ferrada de todos.
- Bom tempo** - Se diz vento de servir, moderado, que se possa tolerar, sem cuidado. [fl. 81v]
- Bonança** - Se diz quando o vento é brando e o mar está tranquilo e sossegado.
- Borda com borda** - Se diz quando dois navios se atracam e ficam emparelhados costado com costado. [fl. 509v]

Bordo - Se diz o ir dentro do navio ou estar dentro do navio.

Bordo - Se entende o navio, toma-se por se estar embarcado neste ou naquele navio, em que se anda ou se vai ver. [fl. 81v]

Bota fora – Se diz sair, estar o navio de barra em fora.

Botação – Se diz deitar o navio ao mar, depois de feito.

Cabo baganal – Se diz o que está brando, depois de fechado ou passado a alguma parte que necessita de entesar-se.

Cabo de terra – Se diz a ponta de terra, mais saída ao mar, onde ela acaba.

Cabo governador – Se diz o comandante em chefe, de algum corpo ou esquadra, a quem vão os outros subordinados, ainda que de igual carácter.

Cabo surdo – Se diz o cabo que serve no navio, sem passar por gorne.

Cabo vivo – Se diz o que serve, passando por um ou mais gornes; quando labora, é ele o principal.

Cabo zarro – Se diz o que é duro, que se não dobra e não é macio, quando se fala da qualidade do cabo.

Calada – Se diz quando estando ventando, abranda o vento e cai o mar, dando lugar a se poder manobrar, sem embaraço.

Calafetagem ou calafetame – Se diz a obra dos calafates, calafetando com estopa as costuras do navio para que o mar não entre. [fl. 82]

Calheta – Se diz uma pequena enseada que faz a costa, que o mar ocupa, com algum abrigo onde só aportam lanchas.

Calma ou calmaria – Se diz quando não faz vento, ainda que faça frio.

Campanha – Se diz sair o navio em acção de guerra ou seja no mar, ou na terra, ao que nós chamamos armada, entendendo-se entre os franceses *que armada é exército*.

Capatuda nau – Se diz a que tem muito bojo e pouco fundo.

Capelo da amarra – Se diz a volta que se lhe dá, às abitas, para a amarrar.

Cariz ou carizes - Termo vulgar se diz pelos horizontes, quando estão mais ou menos claros.

Carraca - Se diz do navio que não anda bem, porque eram umas embarcações antigas de carga, somente pelo que não andavam muito. [fl. 509v]

Cariçada - Se diz as pipas em ordem amarradas de sorte que se possam levar sobre o mar.

Casco - Se entende o corpo do navio, quando não é a tara de qualquer mantimento. [fl. 82]

Chicote – Se diz a ponta de qualquer cabo por onde se corta. [fl. 82]v

Cobro da amarra – Se diz o comprimento de uma tira da amarra, dobrada, isto é, o comprimento da coberta desde os escovéns ao cabrestante.

Coca do cabo – Se diz a volta que toma, torcendo-se e encolhendo-se, fazendo seio fechado.

Combói – Se diz o navio de guerra que combóia e acompanha a frota para a guiar e defender.

Companha – Se diz toda a equipagem ou toda a gente que guarnece o navio.

Compasso do navio – Se diz acertá-lo, em conta e proporção, para que ande melhor.

Corda de vento - Se diz quando o vento é esperto e dura dias sem mudança. [fl. 511]

Costa de mar – Se entende a extremadura da terra do mar onde não há abrigo nem segurança, ainda que se possa ancorar. [fl. 82v]

- Costura flamenga, portuguesa ou redonda** - É o modo com que se emenda um cabo no outro quando se corta ou rompe, para ficar inteiro o que o uso ensina. [fl. 509v]
- Cote** - Se diz uma volta de cabo singelo no chicote sobre que se soca para se fazer fixo. [fl. 82v]
- Cruzança** – Se diz a paragem onde se cruza, fazendo bordos e conservando a altura, a saber, onde ando em umas voltas e outras a que os franceses chamam rendez-vous. [fl. 82v]
- Cu de moitão** - Se diz a parte do seio da sua orça. [fl. 509v]
- De roda a roda** – Se diz quando se toma o navio, de popa à proa. [fl. 83]
- Deliues** - Se diz o que fica da parte contrária, oposta à principal face.
- Derrota** – Se diz a viagem que se faz, seguindo as regras náuticas e levantando alturas e medindo distâncias ou também se entende a perda de qualquer armada.
- Embarcação** – Se entende toda aquela que é navegável com capacidade de transportar gente de uma terra a outra.
- Embarcadiço** – Se diz o que tem embarcado, muitas vezes, ainda que não seja professor da Arte de Navegar.
- Embate** – Se diz cessar o vento ou corrente de água, por contraposição de outra coisa.
- Enchente da maré** – Se diz o crescimento, que faz o mar, quando sobe para a terra. [fl. 83v]
- Enchufria do mar** - Se diz quando arrebenta com espuma grossa. [fl. 511]
- Enseada (Anciada)** - O seio de qualquer costa recolhido, fazendo abrigo pela parte de terra em que podem surgir os navios [fl. 79v]
- Equipagem** - Se diz pela gente que guarnece a nau e se toma em diferente muita pelo provimento e aparelho da nau que se arma. [fl. 83v]
- Escândalo** – Se diz o rateio que se faz do resto da carga, que vem a faltar, distribuindo a cada furtador o que lhe toca, o que se pratica nos navios mercantes.
- Escarcéus** - Se diz arrebentar o mar mais principiante nos baixos e ficar em flor. [fl. 509v]
- Esquadra** – Se diz um corpo de navios, como separado de outro, com quem se incorpora, não contando mais em número; e o mesmo se entende em qualquer corpo de gente. [fl. 83v]
- Esteira de navio** – Se diz o trilho ou água amassada, que deixa pela popa; quando se anda quase cima o seguir o navio, por ser na sua esteira, que vale o mesmo que acompanhá-lo e segui-lo.
- Estiva** – Se diz a ordem das vasilhas, postas no porão, arrumadas como em cama, por estilo, que possa correr outra a cavalete, isto é, pôr um tonel ou pipa sobre outra deitadas com conserto e ordem ou também estiva Se diz o exame que se faz a qualquer barrica dos víveres, para saber se corresponde o peso ao que trás por cabeça e se ficar sabendo, por esta vistoria, a quantidade que trazem as mais barricas.
- Estreitadura** – Se diz o dar o navio força à amarra ou ao virador, puxando por ele, estando fixo a alguma parte. [fl. 84]
- Estrinqueiro** – Se diz o marinheiro que na carreira da índia governa a cadeira mandando a via, como nos navios da armada o fazem os cadeiros tem aqueles suas liberdades com vantagens aos mais marinheiros.
- Faina** – Se diz o trabalho náutico, como, as manobras do navio, quando se marcia, se bota mais mastros arriba, passando cabos e se enverga o pano ou levando a amarra.

- Falçaço coberto** - É amarrar o cabo no chicote com fio de vela cobrindo com lona para não apodrecer. [fl. 509v]
- Falçaçadura** - É amarrar o cabo no chicote com fio de vela para que se não esfie. [fl. 510]
- Filame** – Se diz o comprimento que se dá à amarra, para os navios portar por ela mais largo e longe quando barbeia e dá linguetes, por causa do mar ou vento, podendo então suspender a âncora, garrar o navio. [fl. 84]
- Fluxo** – Se diz a corrente da água crescendo como a maré, quando enche e sobe.
- Forma** – Se diz a ordem de qualquer corpo de gente, ordenado com preceitos e lugares determinados para ocuparem, os que fazem a mesma forma, ficando em linha ou em batalhão ou em esquadra. [fl. 84v]
- Forma** – Se diz o corpo do navio, em figura, com medidas certas e proporção determinada, formado com circunstâncias comuns ou novas; do que nasce chamam: forma nova ou forma velha. [fl. 84]
- Forra do portaló** - Se diz as defensas do costado para receber aguada. [fl. 511]
- Fragata** – Se diz todo o navio de guerra, mediano, sendo comprido, claro. [fl. 84v]
- Frete** – Se diz o que ganha o navio, pelo transporte da carga, que leva; é termo mercantil.
- Frota** – Se diz muitos navios, juntos, mercantes, em viagem para algum porto, onde vão comerciar.
- Fundo** – Se diz a superfície da terra, debaixo do mar e à sua semelhança, se diz o fundo do navio no porão e na parte inferior, convexa ou côncava.
- Gala gala** - É uma massa de cal e azeite feita com betume que se dá no fundo do navio parte convexa quando forra entre o costado e o forro. [fl. 510]
- Garganta do estai grande** - Se diz a orça por onde o cabo se abotoa. Uma portuguesa se diz um botão nos cabos.
- Guarda-costa** – Se diz todo o navio de guerra, que cruza em qualquer costa para a guardar e desinfestar. [fl. 84v]
- Guarnição** - Se diz a infantaria que se embarca, nos navios de guerra, para o combate.
- Guinda** – Se diz especialmente, a altura dos mastros arvorados, porque deitados se diz comprimento. [fl. 85]
- Guindagem** – Se diz o trabalho de guindar, dentro ou fora do navio, o que se recebe em peso.
- Inchaços de água** – Se diz os golgos de água que a bomba deita e o conto, em passando de cento cinquenta é água aberta ou cobrindo a caverna é água demais e que também se conhece botando o que plumo pela bomba abaixo onde está assinalada a altura da caverna ao fundo do navio. [fl. 83]
- Insígnias** – Se diz as bandeiras que os navios portam, com diferença, nos mastros para a distinção e conhecimento do carácter de quem os comanda, como as bengalas e ginetas de que usam os oficiais de guerra. [fl. 85]
- Jazido** – Se diz quando o mar, especialmente em costa ou barra, se serena e não levanta mareta ou vaga.
- Jornal** – Se diz o diário que o piloto faz, pondo em lembrança alturas e longitudes em que cada dia em que fica o navio, ao que comumente chamam, assento.

- Juntos de água** - São correntes de água encontradas vindo de diversas partes. [fl. 510]
- Lais extremo** – Se diz especialmente, de qualquer verga, como também a sua largura, tomada em cruz, que é o mesmo que o comprimento que tem de extremo a extremo. [fl. 85]
- Leste-oeste** – Se diz quando o navio está em linha direita, com outro navio ou terra, ficando um a leste e outro a oeste, que é o mesmo que demorem ambos no mesmo paralelo.
- Levar a amarra pelos cabelos** - Se diz quando se leva pelo arinque. [fl. 510]
- Linguetes da nau** – Se diz quando andando, levanta de proa e cai na água, com força, batendo o mar, fazendo saltos. [fl. 85]
- Linguetes força** – Vide partes do navio.
- Linha batida** – Se diz quando se considera no bojo da nau, ao lume d'água, de popa à proa, por onde toca, caindo por igual sobre o mar
- Lotação** – Se diz o nome da gente, com que se arma o navio, pelo que se entende a sua grandeza e força da artilharia, pois, por esta, se lhe resulta aquela. [fl. 85v]
- Loxodrómia** – Se diz a linha espiral que descreve o navio sobre o mar, seguindo qualquer rumo em qualquer dos lados do norte, sul, leste, oeste.
- Lume d'água** – Se diz a sua superfície ou tona, como lhe chama o famoso mestre dos pregadores, Vieira, como versado neste exercício e juntamente em tudo.
- Mais de rancho** – Se diz o cabeça que governa o rancho e responde por ele.
- Manga da artilharia** – Vide partes do navio
- Manobra** – Se diz o trabalhar com os cabos ou com o pano, para regular o movimento do navio ou se diz que é trabalho que se pratica a bordo.
- Mar estanhado** - É estar o mar leite estando em calma. [fl. 510]
- Mar picado** - Se diz quando o mar está bravo.
- Maré cheia** – Se diz quando o mar tem crescido e subido com fluxo, com advertência que maré se entende em por de onde as há, porque não são gerais, como já disse. [fl. 85v]
- Mareação** – Se diz qualquer manobra que fazendo andar o navio, pondo o pano à feição e ajudando com o leme.
- Marinhagem** - Se diz a paga ou soldada que cada marinheiro ganha. [fl. 510]
- Marinhagem** – Se entende os marinheiros em acção ou o seu exercício. [fl. 85v]
- Marolada** - Se diz quando a vaga do mar é grada. [fl. 510]
- Matalotagem** – Se diz o provimento de boca, particular, que cada um leva, para comer na viagem. [fl. 85v]
- Meia volta** – Se diz dando-a como chicote de qualquer cabo, para o fazer fixo e diz porque possa trabalhar.
- Menestra** – Se diz a ração da gente, da coisa comestível, sem envolver alguma de potagem. [fl. 86]
- Mestrança** – Se diz os oficiais de carpintaria e calafates, que andam nos navios, para consertarem e repararem as avarias que fizerem.
- Monção** – Se diz a ocasião conveniente de fazer viagem, em que de ordinário reinam ventos de servir, para o porto que se há-de ir buscar.
- Nau** – Se diz todo o navio que é grande, particularmente sendo de guerra.



Santa Catarina do Monte Sinai in António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640 -1910)* Lisboa, Ministério da Marinha, (s.n.), 1ª Ed., vol. 1 a 32, vol. 3º, p. XXX.

- Naufrágio** – Se diz a perdição do navio, como quando dá à costa ou vai a pique. *[fl. 86v]*
- Náutico** – Se diz o que sabe andar no mar, segundo as regras e preceitos da navegação.
- Navegação** – Se diz o curso que o navio faz de um porto a outro, segundo a arte. *[fl. 86]*
- Navegante** – Se diz o que embarca, transportado a qualquer porto.
- Navio** – Se diz genericamente, todo aquele navio de três mastros, de vela redonda com jardins e varanda ou janelas abertas formando giro sobre o cadaste de carro largo ou de colimes.
- Navio drice** – Se diz todo o navio que governa bem ou também não aguenta muito pano, com vento rijo, porque vai buscar a borda pondo a banda.
-
- Navio duro da borda** – Se diz todo o navio que aguenta bem e sofre a vela ou não arriba.
- Navio grosso** – Se diz todo aquele que é grande. *[fl. 86v]*
- Navio ligeiro** – Se diz os navios pequenos, de pouca força ou porque anda muito.
- Norte-sul** – Se diz estar o navio em linha ou em direitura com qualquer terra ou navio, isto é, demorar ou fazer no mesmo meridiano ficando um ao norte e outro ao sul.
-
- Obras** - Se diz pelos cabos passados em seu lugar, havendo de laborar para se manobrar o navio e assim se mandar pegar nas obras, que vale o mesmo que nos cabos para marear o navio.
[fl. 511]
- Ostagatura** - Se diz o meio da verga onde se lhe fixa a ostaga. *[fl. 510]*
-
- Paixão** - Se diz a parte onde se faz fixo os aparelhos e a alanta para fazer virar e diriçar o navio quando dá de querena.
- Palamenta** – Se diz na artilharia, os espeques com que se rabeiam as carretas; ou também entende a ordem de remos das lanchas, compartilhados dois em cada banco de sorte que joguem ambos em paralelo ao que se chama remar de palamenta como praticam as galés. *[fl. 86v]*
- Pancada** – Se diz um único jacto em que todos juntos trabalhando devem pôr força para a unirem.
- Pardelas** -Se diz asas de pardelas quando a maior vai caçada entre ambas e o vento é do lado da roda que se carrega a maior pela esteira. *[fl. 511]*
- Peirau** - Se diz o fundo do mar alto ou fundo com queda. *[fl. 510]*
- Perdição** – vide Naufrágio. *[fl. 86v]*
- Pernada** - Se diz o braço de qualquer vau das gáveas tomado por si só. *[fl. 511]*
- Pés de água em que anda o navio** – Se entende quantos palmos traz debaixo de água, da quilha até onde mete o lume de água. *[fl. 86v]*
- Pilotagem** – Se diz a ciência de conduzir o navio, observando o sol e calculando alturas, até chegar ao porto para onde navega.
- Pois ou poi da verga** - Se diz ao portaló. *[fl. 511]*
- Poja da verga** - É palavra antiga vale o mesmo que o lado de donde anda ou e o lado do mastro grande. *[fl. 510]*

- Polegadas em grossura** – Se diz a que os cabos têm em grosso e assim é que se demarca a sua espécie, arrolando pelo peso, para se aplicar em onde hão-de servir. [fl. 87]
- Ponto** - É termo entre pilotos falando da derrota que vale o mesmo que cálculo de qualquer singradura por onde vem ficar o navio cada vinte e quatro horas. [fl. 510v]
- Por ante a ré** – Se diz o que está ou se põe por detrás de alguma coisa, em ordem ao navio, tomada de popa à proa. Como por exemplo: por ante o ré do mastro grande, isto é na face que fica para a parte da popa ou por ante a vante do mesmo mastro, que vem a ser na face que fica para a proa. [fl. 87]
- Por ante a vante** – Se diz o que está ou se põe por diante de outra coisa em ordem ao navio tomado de poupa a proa.
- Porto** – Se entende toda aquela parte junto de terra em que os navios podem ancorar, carregar, fazer aguada e receber víveres por ter alguma segurança.
- Porto de barra** – É porto de maré, sem a qual não se entra nele. [fl. 81]
- Praça ou ter praça no navio** – Se diz ter feito assento do soldo que ganha cada pessoa e da ocupação que há-de ter no serviço da nau; toma-se pelo lugar também que cada um tem no navio. [fl. 87]
- Pregona ou nau pregona** – Se diz a que fundeia muito trazendo grande parte debaixo de água.
- Preia-mar** – Se diz quando a maré tem enchido e subido tudo o que pode e daí começa descer e vaziar com refluxo. [fl. 87v]
- Pujame** - Se diz a guinda do pano como altura de qualquer vela. [fl. 510v]
- Quarentena** – Se diz estarem os navios quarenta dias sem prática, retirados do surgidouro franco, quando têm alguma doença contagiosa; se vêm de terra onde a haja, como de presente a peste que há em França e no caso de os navios terem doença de suspeita ou venham de terra onde a haja ou seja necessário curarem-se e necessitem de algum provimento da barra; há nos portos francos gerais, lazareto que é parte destinada em terra, onde se vão prover e curar o que se faz com toda a cautela, como não tocando em coisa alguma nem falando de perto com a gente de tais navios e recebendo papel *verbi gratia* se passa pelo fogo e se defuma em defumadouros salutíferos em razão de não faltar a uma hospitalidade e conservação da própria saúde [fl. 87v]
- Quarto da lua da madorna** – Vide economia
- Rabo-de-gato** - Se diz chicote de qualquer cabo concertado com certo artifício de costura para se não desfiar. [fl. 510v]
- Ração da gente** – Se entende o que se lhe dá em porção quotidiana a cada um, ou de caldeira ou de tinoel ou seca na mão, o que não convém, como em seu lugar se dirá. fl. 88
- Rancho das bandeiras** – Se diz aquele defronte da escotilha grande, na coberta debaixo de bombordo, é privado e particular servindo de corpo de guarda principal onde se guardam as bandeiras, debaixo de sentinela, que sempre o assiste; costuma-se fazer-se nele as prisões de autoridade como lugar público, para o exemplo, como em seu lugar se dirá. [fl. 87v]
- Rango** – Termo francês, é a diferença da força dos navios e da sua grandeza e qualidade de calibre de artilharia que joga, Derroches. [fl. 88]
- Rebojo da lua** – Se diz quando antes do quarto, ou depois, reina vento novo ou chove com a mesma novidade, ou passando o tempo de presente, entra outro.

- Rebojo da vela** – Se diz quando o vento a fere e reflecte, torcendo para onde assopra.
- Reboque** – Se diz ajuda que se dá a qualquer outro navio, levando-o por algum cabo, puxando por ele.
- Recife** – Se diz a serra de pedra debaixo ou à flor do mar, como em parede qual o de Pernambuco, que corre de longo da terra por algumas léguas, dividido ela bem como uma muralha que a defende; toma-se por pedra debaixo de água.
- Recrame** - É a roda do gorne do pé do mastaréu ou também por onde passa a ostaga no mesmo mastaréu ou o gorne de qualquer verga. [fl. 510v]
- Refluxo** – Se diz o retrocesso que faz a maré depois de ter enchido, descendo em corrente. [fl. 88v]
- Remanso da água** – Se diz o retroceder de alguma, quando se encontra, vindo em corrente moderada.
- Repiquete** – Se diz quando o navio faz bordos, pequenos, virando em uma e outra volta, ao que se chama repiquete.
- Ressolho da água** – Se diz o juntar-se o mar, como em redondo, até se unir quando corre em contrário ou quando o navio o corta, apartando-o, para seguir-se como se vê na sua esteira. [fl. 88v]
- Rolheiro de água** - Se diz a corrente de água com força não esperada. [fl. 510v]
- Rolo** – Se diz qualquer embrulho redondo, como os de tabaco. [fl. 88v]
- Rolo da terra** – Se diz a vizinhança que tendo mar com a terra, toma-se por estar à vista dela mas muito perto, e o mesmo se entendendo rolo do mar, que vem a ser a junção, por onde se comunica mar e terra.
- Rombo** – Se diz as roturas que o navio recebe das balas, na ocasião, pelo costado ou de alguma abalroada fazendo buracos para dentro.
- Rumo** - Se diz o caminho que faz o navio ou a ordem das pipas postas em ordem no porão. [fl. 510v]
- Rumos** – Se diz os caminhos que faz a nau por meio dos ventos assinados na agulha na sua rosa, que mostra o rumo ou caminho do navio e o rumo do vento; a saber o caminho que deixa fazer o vento que reina. [fl. 88v]
- Rumos do navio** – Se diz a medida de tantos palmos de que consta a longura de sua quilha.
- Saco botija** – Se diz embarcar escoteiro sem matalotagem.
- Safa-safa** – Se diz o rebate, como nas praças ou exército, acudindo cada um a seu posto, desempachando para o navio e pondo-o expedito para pelejar, sem estorvo que cause embaraço ao combate. [fl. 89]
- Saloma** – Se diz uma voz que os marinheiros levantam, quando trabalham alando ou carregando os cabos, para no fim dela, se ajustarem todos a uma pancada e dar força ao que fazem.
- Salto as gáveas ou aos braços** – Se diz variar as velas alguma coisa ou a estes largá-los algum tanto.
- Salva** – Se diz disparar tantas em cortejo e obséquio de outro navio da armada ou praça vale tanto como reverencia e acatamento que os homens rendem uns aos outros; isto que meramente é civilidade e política tem de graúdo soberba convertendo em disputa o ser salvado primeiro ou não como em seu lugar se dirá.
- Sapata** - Se diz quando a vela bate de pancada e de sacada. [fl. 510v]

- Sargo** – Se diz quando o navio vai a caminho e toma por d'ávante, por descuido, o que facilmente sucede, quando há bonança e o vento é muito brando; entende-se virar o navio em redondo para a parte do vento sem o mandarem. [fl. 89]
- Seio do cabo** – Se diz o meio do cabo, quando está em semicírculo, compreendido entre os seus chicotes. [fl. 82v]
- Singradura** – Se diz o curso que faz a nau, dentro, em vinte e quatro horas. [fl. 89v]
- Sobrepostas** - Se diz quando se forram os embornais por fora. [fl. 511]
- Socairo** – Se diz quando se labora algum cabo e lhe mandam segurar o virador que é aquela parte por onde se ala, aplicado a alguma parte para que não corra enquanto se molharem e lhe dão nova força; também se entende alar por um chicote e segurar outro por socairo para que não falte o que trabalha ou também se toma por acompanhar atrás com observação. [fl. 89]
- Soldada** – Se diz o salário que se dá por mês à gente do mar. [fl. 89v]
- Soldo** – Se diz a paga que tem por dia ou mês a gente militar.
- Sonda** – Se diz a obra de se sondar com um prumo a altura do mar, em qualquer areal, costa ou porto, o que se faz para se saber as braças da água em que há-de fundear e a tença em que se pode ancorar.
- Sota** – Se diz quando venta rijo se põe de repente calma ou abranda o vento, como sossegando-se, por algum tempo enquanto não torna a repetir, com a mesma ou dobrada, fúria.
- Sotavento** – Se diz a parte para onde vai ou sopra o vento, oposta aquela de onde ele vem.
- Surgidouro** – Se diz o ancoradouro dos navios onde podem dar fundo.
- Táctica** - É a ciência que ensina as evoluções navais para a guerra. [fl. 510v]
- Teia** - Se diz quando se leva a âncora pela amarra. [fl. 511]
- Tempo** – Se diz a tempestade ou tormenta de vento, que vem a ser o tempo que ela dura. [fl. 89v]
- Tença** – Se diz o fundo do surgidouro onde ancoram os navios, no que fazem as âncoras a sua tenacidade.
- Terra à vista** – Se diz quando está o navio no mar, afastado de terra, algumas léguas, à vista dela.
- Terra alagada** – Se diz perto de terra, quase à vista dela, mas sem a ver.
- Terra de longo** – Se diz quando o navio a core a face junto dela.
- Terra-terra** - Se diz perto dela como à beira ou rolo do mar. [fl. 90]
- Tirada de amarra** - Se diz quando há, de extensão dos escovéns ao cabrestante, quando ela se leva que sempre é por estes lanços.
- Tirador** – Se diz a parte de qualquer cabo por onde se ata.
- Tiravira** - É cabo fixo ou dado com seio a outra parte, abraçando. [fl. 511]
- Toneladas** – Se diz o volume e peso de duas pipas ou de duas caixas de açúcar. [fl. 90]
- Tratos** – Se diz o castigo que se dá aos culpados em algum delito, especialmente se entende aqui como quando se poleam das vergas abaixo, deixando-os mergulhar na água; também se fazem de outra maneira o que entre nós não se pratica.
- Um brando** - Se diz o comprimento de um virador. [fl. 511]
- Um passo** - Ao trás, adiante.

Vasa - É fundo de lodo.

Vazante – Se diz a descida que faz a maré, correndo para o mar. [fl. 90]

Vento cascarrão - Se diz vento rijo que assopra com força. [fl. 510v]

Vento no mastro - Se diz qualquer falha que tem o mastro, que lasca sem penetrar o cerne.

Verga dalto – Se diz ou verga de alto, quando o navio está aparelhado com os mastaréis à cunha, vergas driçadas ou toma-se, também, por estar para botar da barra em fora e navegar. [fl. 90]

Viagem – Se diz o progresso de ida, que faz um navio de um porto ao outro.

Viva el-Rei – Se diz por modo de salvação honrando a alguém, rende-lhe cortejo e obséquio como salvando, como em seu lugar se dirá.

Volta da ribeira – Se diz quando se amarra pelo seu chicote, simplesmente, com uma só volta; ou só pode ensinar estes termos e outros semelhantes. [fl. 90v]

Volta de fiel – Se diz quando o cabo se amarra, a outra coisa diferente, com duas voltas, passando os chicotes por baixo delas. [fl. 90]

Volta marinheira - Se diz quando se amarra o cabo pelo chicote com volta. Está nas partes avulsas. [fl. 511]

Volume – Se diz a coisa que tem corpo e enche o seu lugar, ou seja mais ou menos corpórea. [fl. 90v]

[fl. 110] **Capítulo III - Dos termos do mar**

Ardência – Se diz a cor do mar, de noite, como prateado ou como tiver geração de alguma luz, o que muitas vezes sucede, sem haver esta. fl. 110v

Bode de água – Se diz vulgarmente, quando alguma onda salta dentro do navio, mas em pouca quantidade, porque se é grande, chama-se mar.

Choca de mar – Se diz o mesmo que bode, são termos vulgares.

Concara de mar – Se diz uma onda comprida e grande, levantando-se e correndo para transe.

Mar cavado – Se diz quando anda embravecido e faz repetidas ondas. fl. 110

Mar de levada – Se diz o que corre com ondas continuadas, após umas das outras, sem retrocederem.

Mar de patas – Se diz mar brando e sossegado, como o do Brasil, onde, comumente, não há tempestades.

Mar enxofrado – Se diz o mar embravecido, arrebentando e fazendo flor, em espuma.

Mar esparcelado – Se diz o mar que cobre algum baixo e por algum espaço, como em plano.

Mareta – É onda pequena. fl. 110v

Marola – É onda maior, mas menor que onda e maior do que vaga, o maior ou menor movimento é o que diferença estes termos.

Praia – Se diz o extremo da terra com a margem de água, mas rasa, de sorte que se cobre ou pode ser alagada.

Remanso – Se diz a quebrada de água, correndo contra a veia de água, mas com brandura.

Ressaca – Se diz a marea que faz a maré, na borda de água, em qualquer praia, com mais ou menos terra.

Reversa – Se diz correr água em revés da corrente geral.

Seco – Se diz o baixo, no mar, que não alaga.

Vaga de mar – Se diz o movimento que faz, quando está sossegado, sem levantar onda, em diferença desta, que é o jacto ou lanço que água levanta por impulso do vento, indo só aquela, a tal, ou qualquer movimento que faz o mar, estando em calma, mas estendendo-se.

Veia da água – Se diz a corrente da água, no maior tesão.

[fl. 109] **Capítulo IV - Dos termos do vento**

Abonançar o vento – É moderar-se, depois de ter assoprado, com furor.

[fl. 109v]

Andar o vento – Se diz quando alarga ou escasseia, andando mais, para a parte para onde se faz a derrota ou afastando-se, que, então dá lugar, de se velejar franco.

Aragem – Se diz um vento, tão brandinho, que quase é calma.

Bonança – Se diz a tranquilidade com que se anda, no mar, quando os ventos são brandos e suaves.

Borrasca – Se diz a indignação dos ventos, quando, por algum tempo se enforcem, varrendo os ares e açoitando os mares, ao que se chama tormenta, se, chega a existir.

[fl. 109v]

Brisa de vento ou de vento de brisa.

[fl. 110]

Calma – Se diz quando não faz vento, ainda que faça frio.

Garroa de vento – É carregar o vento com fúria e durar igual.

Rajada de vento – Se diz o vento que se esperta de quando em quando e torna a abrandar.

Recalmar – É o mesmo que acalmar o vento, mas de repente.

Repelão de vento – É o mesmo que borbotão.

Salseiro – É o mesmo que aguaceiro, Se diz quando passa alguma nuvem que traz água e vento.

Saltar o vento de revés – É, pôr-se contrário.

Tempo – Vide, Termos náuticos.

Terral – Se diz o vento de terra, que de ordinário reina de manhã.

Tufão de vento – É o mesmo que vento de borbotão.

Vento à popa – É o vento de servir, que deixa fazer o curso franco.

[fl. 109v]

- Vento a uma larga** – É ventar, pelo lado do navio, de sorte que possam ir todas as velas largas. [fl. 109]
- Vento banzeiro** – É não ventar certo e igual.
- Vento contrário** – É o que não deixa ir o navio, para onde quer.
- Vento da roda** – É o vento de servir, que dá bem pela popa. [fl. 109v]
- Vento de borbotão** – É aquele que dá de repente, com força e não dura. [fl. 109]
- Vento de brisa** – É aquele que dura, com esperteza e igualdade. [fl. 109v]
- Vento de calma** – É vento tão brando, que quase é calma e não vento.
- Vento de cravanas** – É aquele que, ora esperta, ora abranda.
- Vento de trovoada** – É o que cresce de repente, com água, pela maior parte ou sem ela e amaina.
- Vento escasso** – É o que não dá lugar, a fazer o caminho que se pretende seguir.
- Vento fresco** – É o que é, vivo e esperto.
- Vento galerno** – Se diz um vento, fresco, claro e de servir.
- Vento geral** – Se diz o vento, que é igual e certo.
- Vento largo** – É o que deixa seguir o rumo, a que se faz a viagem.
- Vento pela bolina** – É o que deixando fazer caminho, fere o pano de lado, mais ou menos, largo.
- Vento ponteiro** – É o que é escasso, por ser pela proa ou é por ser da parte para a qual se caminha.
- Viração** – Se diz o vento que junto a terra, reina de tarde, vindo do mar, com brandura e especialmente em alguns portos; de verão, é quando se experimenta(m) ou quando há bom tempo. [fl. 110]

[fl. 90v] **Capítulo V - Das vozes da bomba**

Suposto a ordem que trazemos definido que por que com significados e simbologias com exposição particular a cada um dos termos que contêm sentido reflexo, o que poderá ser útil para conhecimento do que adiante se há-de tratar nas vozes que se seguem; não continuamos com a mesma individuação, por duas razões convincentes a primeira porque como ficam declarados com significações próprias e como escolhi os verbos náuticos quase todos os principais e juntamente os termos por onde se explicam os professores desta arte, sabidos eles com muita facilidade se entenderão as vozes e frase que com eles se compõem. A segunda por não enfastiar a matéria, pois que continuada poderão aborrecer e converter-se a utilidade do tratado em desprezo da obra crescido o volume e o tomando nós o tempo de expor o que pode ser mais atendível, contra a brevidade que temos no projecto, mas como muitas das vozes e frases seja por tal alheias da prática comum e ainda do sentido dos verbos que não bastará [fl. 91] que para entenderem e o haverem se definir o exposto para que não fiquem em que repetimos diremos os que envolvem maior dificuldade.

Dar à bomba – É agitar-lhe o junço e fazer retirar água do porão para fora ou do mar para o navio quando é necessário para lhe perfazer a carga ou lastro, que depois de viagem larga e de haver consumo de víveres fica a nau liviana.

Fazer fora a bomba – Se diz esgotar e tirar toda a água fora, sem ficar nada.

Guarnecer as bombas – Se diz aparelhar-lhes os nabos para tomarem a água.

Pescar a bomba – Se diz quando tocando-lhe a picota, toma e recebe água.

Tocar a bomba – É o mesmo que dar à bomba, examinado se tem água ou lhe cresce.

Capítulo VI - Das vozes do cabrestante

Abita Abita o cabrestante – Se diz quando se manda parar, que não é necessário que vire.

Aguenta o cabrestante – É segurá-lo que não desande.

Aguenta o socairo – É segurar o resto do virador, depois de gornido ao cabrestante, para que não largue e escorregue.

Arria o cabrestante – É desandá-lo às avessas.

Dar peitos às barras – É dar-lhe e pôr-lhe força, para que ande o cabrestante.

Desgornir o virador – É tirá-lo do cabrestante.

Leva do cabrestante – É desampará-lo, tirando-lhe gente.

Linguetes ao cabrestante – É pôr-lhos para que não desande quando é necessário que pare.

Vira redondo – Se diz virar em acto continuado.

Virar à lupa – É virar com pausa, dando força e descansando por intervalos breves.

[fl. 91v]

Virar à uma – É virar para um lado e dando força, igualmente, todos, a um tempo.

Virar ao cabrestante – É andar ao cabrestante fazendo virar a roda.

Capítulo VII - Das vozes da amarração

A âncora está a olho – Se diz quando está ao lume de água.

Dar filame – É arriar a amarra para fora para o navio tirar por ela ao largo e mais ao lançante.

Dar fundo – É largar a âncora para se amarrar o navio prendendo no fundo.

Emenda o botão avante – É desfazer o botão da arreigada do cadernal por onde tiram o virador e dá-lo avante na mesma amarra para se levar.

Estar a âncora à roça – É estar a âncora pronta para poder ir para o fundo.

Estar a âncora no turco – É estar a âncora suspendida, fora de água, por um cabo, passado no turco, para se tomar nas boças e atracá-la ao costado para ir de viagem.

Ferra boças avante – É amarrar amarra às boças que estão fixas às cobertas para que não corra para fora.

Ferra mixelos – É ligar a amarra com eles ao cabo de ala e larga, para a poder levar por meio da força de cabrestante.

Larga a amarra por mão – É botar amarra fora.

Levar a amarra – É levantar a âncora do fundo e pô-la à borda, recolhendo a amarra.

Molhar a âncora – É dar fundo.

Picar as amarras – É pôr talhas ao machado.

Safa a amarra – É pô-la corrente para se lhe dar fundo, sendo necessário.

Vira amarra para dentro – É andar ao cabrestante pata levá-la e pô-la em cima.

[fl. 92]

Capítulo VIII - Das vozes dos cabos

Ala e aguenta - É alar sem afrouxar.

[fl. 512]

Ala e tem - Se diz puxar o cabo para si sem afrouxar.

Arria o cabo sobre volta – É ir arriando com segurança.

[fl. 92]

Caça as escotas – É metê-las dentro atracando o punho da vela por sotavento porque desta parte é que manobram as escotas.

Chegar as obras – Se diz pegar nos cabos para laborar.

Cochar o cabo - É apertá-lo.

[fl. 512]

Colhe o cabo pelo chicote – É colhê-lo pela ponta, claro, em aduchas.

[fl. 92]

Coser os cabos – É emendar uns nos outros, quando se rompem e arrebentam.

Dá boça à lanchar – É dar-lhe um cabo para que se amarre pela popa

Dar salto às bolinas – É arriá-las, largando-as um pouco em pequena porção de cabo.

Descochar o cabo - É abri-lo.

[fl. 512]

Desfazer a gacheta – É desamarrar a volta, para largá-la.

[fl. 92]

Emenda – Se diz quando se leva, tirando e puxando, até à popa ou proa e se manda repetir a operação.

Estirrar o cabo - É desboliná-lo e estendê-lo para que se não torça, que tome coca.

[fl. 512]

Içar a driça – É tirar por ela, levando arriba a verga que rege.

[fl. 92]

Larga cabos por mão – É deixá-los soltos.

[fl. 92v]

Leva a ré – É puxar o cabo, indo-o levando até à popa.

Leva à uma – É levar o cabo, puxando por ele todos certos e a um tempo.

Leva avante, leva a popa e leva a proa – É levar o cabo puxando e dando-lhe força até atar.

Leva de longavia – É levarem o cabo puxando por ele em acto continuado.

Pegar ao entulho – Se diz pegar por cima da falca no tirador que passa por gorne para vir doce e correr suave.

Pegar nas obras – É tomar os cabos na mão para os manobrar.

- Talha a barlavento** – É levar o cabo ou a talha à parte do vento.
- Ter encontra a bolina contra o braço** - É alar a bolina alguma coisa. [fl. 512]
- Tira à lupa** – É puxar pelo cabo, com pausa e lanço, fazendo paradas. [fl. 92v]
- Toca amura de revés ou bolinas de revés** – É largar as que então não servem nem fazem quando parar o pano.
- Toca a elura ou cabos** – É desembaraçá-los, fazendo-os largos, para que corram.
- Toma botão** - É atar o cabo com botão.
- Toma capelo** – Alguma parte para que não corra.
- Toma frainel** – É abotoar o cabo fixo a alguma parte para se alar por ele.
- Toma socairo** – É tomar-lhe volta sobre mão pelo chicote para o segurar enquanto se melhora, estando em operação.
- Toma volta ao cabo** – É segurá-lo depois da manobra para que não corra.
- Vir à amura** – É levá-la ao cabrestante por ser obra pesada.
- Virar à uma** - É virarem todos a um tempo com um esforço unido. [fl. 512]
- Volta aos cabos** – É segurá-los na conta em que se mandam andar ou se põem para que vá o pano mareado. [fl. 93]

Capítulo IX - Das vozes do pano

- Aborquela o pano de proa** – É mandar braceá-lo, por barlavento para que o fira o vento de revés contra os mastros, para fazer cair o navio para sotavento, quando mareado, o não pode receber por direito. [fl. 93v]
- Amizurar as gáveas** – É arriá-las algum tanto, ficando mareadas, como iam. [fl. 93v]
- Amura maior ou a vela grande, traquete ou qualquer vela das que se amuram** – É caçar o punho de barlavento, levando-a avante para a parte onde o vento assopra, ficando o pano prolongado de popa à proa para que possa receber o vento de lado.
- Aquartela a mezena, traquete ou velacho** – É atracar o punho ou escota ou para a parte de sotavento para a de barlavento vento; como oferecendo-se-lhe para que o vento impulse melhor a vela obrigando a nau a arribar ou a orçar como em seu lugar se dirá.
- Arriá gáveas ao soco** – É largar as driças por mão e arriá-las tudo o que puder.
- Arriá o estai grande** – Se entende a vela do estai que nela aparelha porque o estai é feito e não se manobra.
- Atravessa o pano de proa ou gáveas** – É braceá-lo por barlavento arriando-o para baixo para não seguir o navio, como em seu lugar se dirá.
- Bota cutelos fora ou gáveas fora** – É largá-las para se marearem. [fl. 94]
- Botina o pano** – É prolongá-lo de popa à proa, alando-lhe as bolinas para que o vento lhe dê de lado ou possa ir o navio chegado a ele. [fl. 93v]
- Braceia a gávea sobre ou o velacho** – É o braceado por barlavento, atirando-o para baixo, de modo que lhe dê o vento de revés. [fl. 94]
- Braceia em vento** – É bracear o pano por barlavento, de sorte a que venha a ficar sem receber vento nem por direito nem por revés, que então fica em vento e panejando.

Braceia por redondo – É pôr o pano em cruz que fique não mais braceado por um lado do que por o outro, o que se faz quando vento é da roda, ou à popa.

Carregar as escotas – É atracar o pano pelos punhos, de ordinário são s de sotavento, excepto o pano de cabeça, para pôr as velas à feição do vento, por modo que a fira e impulse.

Carregar o pano arriba – É colhê-lo pelos seus cabos à verga desvelejando-o.

Desfazer o pano – É largá-lo desatando-lhe a gacheta e prisões com que se ferra para se poder velejar.

Empunha a vela – É amarrá-la pelos punhos da envergadura aos lais da verga.

Encruzar as velas – É pôr as vergas encontradas, como uma braceada por bombordo e outra por estibordo.

Ferra o pano – É colhê-lo e amarrá-lo e envergá-lo velejando o navio.

[fl. 94v]

Gáveas aos rizes – É encurtá-las para que não tenham tão grande vento nem forcejem os mastaréis.

Iça as gáveas a topetar – É içá-las arriba tudo o que podem subir, pondo as vergas debaixo dos vaus dos joanetes.

[fl. 94]

Larga amura sobre a bolina ou larga as amuras sobre as bolinas – É arriar a amura para fora ficando a bolina alada, sobre volta.

[fl. 94v]

Mete a gávea dentro – É recolhê-la ao cesto para se ferrar.

Põe em papafigos – É ferrar todo o pano e ficar só a maior e o traquete velejados.

Salta a gávea - É arriar a gávea alguma coisa.

[fl. 512v]

Salta a desfazer as gáveas – É subir a largá-las para se marearem.

[fl. 94v]

Salto ao velacho - É o mesmo.

[fl. 512v]

Trazer os papafigos nos palanques – É trazer os punhos carregados a riba, vindos os papafigos largos.

[fl. 94v]

Um poço ao traquete - Se diz quando se toma um poço que vem a ser amarra-lhe o punho de barlavento ao turco.

[fl. 512v]

Vá o traquete à amura – É amurá-lo por lado de barlavento.

[fl. 94v]

Vá o traquete avante – É caçá-lo pelo lado de sotavento.

Vai o traquete a passe ou pôr o traquete a passe – É o punho de barlavento caçado a ré por esta parte até ao turco, indo o pano fora da amura por ser então o vento largo e abrir pela alheta ou assoprar daí.

Vai o traquete entre ambas ou caçar o traquete entre ambas – É ir ou caçar o pano por redondo, ficando a vela em cruz por ser então o vento da roda.

[fl. 95] **Capítulo X - Das vozes de leme**

A bombordo – É levar a este lado, a cana, carregando-a para essa amurada e o que mais isto envolve e o como se faz diremos em seu lugar.

A estibordo – Se entende o mesmo que a bombordo.

Alivia a meio – É trazer a cana do leme, para o meio do navio de sorte que venha a ficar o leme sem inclinação.

Alivia leme ou alivia todo – É mandar desfazer o que está mandado, pondo-o a meio, por estar carregado a algum dos bordos e andar a caminho ou a rumo a que se tem mandado andar.

Andar à vela – É governar, por modo *a* que o pano se encha de vento, para *poderem* andar (-se) os navios.

Andar assim – É andar ao rumo aonde se está, a proa como então mostra a agulha.

Andar de ló – É ir com navio chegado a barlavento.

[fl. 95v]

Andar em cheio – É ir mais arribado, de sorte que o pano tome e receba melhor o vento para o navio seguir com mais veemência.

[fl. 95]

Andar fechado à orça – É ir chegado ao vento, pela bolina, quanto pode ser.

Andar franco – É andar largo do vento, quando venha o pano a encher-se bem.

Apalpar o vento – É chegar o navio ao vento, a experimentar a que rumo pode governar

Carrega de encontro – É carregar ou levar a cana do leme para a amura de barlavento, o que se faz para a nau cair para sotavento, arribando.

[fl. 95v]

Dá água ao leme – É carregá-lo de pancada e aliviá-lo para fazer mover o navio quando está em calma.

De ló, todo – É carregar o leme a sotavento, para fazer orçar a nau.

Encontro ao leme – É carregar o leme para barlavento, para arribar o navio.

Estar a proa por barlavento do rumo - Vale o mesmo que dizer que não está a proa direita ao rumo que manda andar ou vai avançada para a parte do vento, o que entendido se ficará sabendo os mais semelhantes.

Folga leme – É alivia-lo, pondo-o a meia-nau.

Ir à orça - É ir de ló.

Ir de arribada – É ir para sotavento.

Ir de ló – É ir para barlavento ou chegado a vento, o que pode ser.

Marcar assim – É governar ao rumo onde está a proa, como mostra a agulha.

Onde está? Assim – É perguntar onde mostra a agulha, donde demora a proa, isto é a que rumo está a proa.

Orça com a nau – É ir com a nau para barlavento: onde toca se dirá o que falta. [fl. 96]

Ter encontro ao leme - É pô-lo de arribada. [fl. 512v]

Vira para cá ou para - É andar com a roda para qualquer dos bordos.

[fl. 96] **Capítulo XI - Das vozes das bandeiras**

Fazer clara a bandeira – É desembaraçá-la e pô-la corrente para que dispare e se veja.

Safa a bandeira – É expedi-la ou para se largar ou porque depois se embrulha se desembaraça, se possa ver.

Capítulo XII - Das vozes do escaler

Arma palamenta – É botar os remos aparelhados nos toletes para se vogar.

Arma remos – É o mesmo que armar palamenta.

Arma voga – É remar em compasso e ajuste.

Bota avante – É remar para seguir o escaler avante.

Bota cabo de cadeira, ao escaler - É deitar um cabo do portaló do navio para se atracar ao costado. [fl. 96v]

Cia a ré – É remar para trás, fazendo andar o escaler com a popa para trás.

Cia da voga – É remar para ré e o remo da voga e os mais deste lado às avessas e as do outro lado, a que se chamam sota voga, remarem avante o que se faz para virar sobre a voga ou às avessas.

Cia de proa – É remar para a ré o último remo avante, a que se chama remo de proa e ao que se lhe segue, logo para a ré, de sota proa.

Advertência: o primeiro remo da ré chama-se remo da voga, o que se lhe segue logo, que voga no outro bordo, chama-se de sota-voga, o remo último, avante, de proa e o que se lhe segue logo para outro lado chama-se remo de sota proa. Entendido isto, se fica percebendo o com se há-de mandar ciar ou obrigar para virar o escaler sobre qualquer bordo. [fl. 97]

Cia voga – É remar por um lado para avante e pelo outro para ré o que se faz para virar o escaler com prontidão e pôr em outra volta.

Dá voga larga larga ou dar voga – É ajustarem-se os remadores a remar certos seguindo o remador da voga, que é o que o primeiro da ré para avante por quem os mais se regulam.

Enfaina os remos – É levantar os remos todos fora de água, pondo-os por direito, horizontalmente ou mais levantados, mas com igualdade.

Esquipa avante – É remar ou vogar com desenvoltura e expedição.

- Larga remos, por mão** – É desemparelhá-los e deixá-los soltos nas toleteiras, o que se faz com cortesia, como em seu lugar se dirá. [fl. 96v]
- Leva remo de proa** – É tirar o remo fora para que fique o remador livre ou para atracar o escaler e pegar no croque para isso. [fl. 96v]
- Leva remos** – É cessar a voga, levantando todos os remos fora de água.
- Leva remos de agulha** – É levá-los avante, deitados, como fica dito.
- Mete remos na água** – O que se faz quando o escaler leva remos e vai ao som da água correndo para se poder suster e conservar na mesma parte em que se levou.
- Põem em camisa** – Se manda despir a gente assim para melhor ornato dos remadores o us alusivos por irem todos uniformes como por puderem trabalhar com mais desafogo o que praticam geralmente s ingleses. [fl. 97v]
- Vir o escaler ou estar à borda** – É estar ao portaló, pronto para se poder embarcar nele, com diferença de trazer o escaler à borda que então está em cima e vem de viagem.
- Voga à uma** – É remar todos certos que muito forçosamente puxem pelos remos. [fl. 96]
- Voga de agulha** – É quando os remos se levantam fora de água para se jogarem, levando-os avante, deitados, com as pás horizontalmente, porque não borrifam, deste modo, quem vai no escaler. [fl. 96v]
- Voga em cheio** – É remar com força e com igualdade. [fl. 96]
- Voga enxuta** – É remar limpo sem salpicar ou borrifar quem vai dentro.
- Voga larga** – É remar com pausa, como descansando de acção a acção. [fl. 96v]

[fl. 97v] **Capítulo XIII - Das vozes gerais**

- Ameia navio** – É mandar para o meio do navio, deixando s bordos livres.
- Amura à mão** – Se diz amurar a vela à mão, sem ser ao cabrestante.
- Andar à orça** – É ir de ló, ir para barlavento.
- Arribar em roda** – É virar o navio, arribando, por sotavento para pôr em o outro bordo, com diremos. [fl. 98 a 107v em branco]
- Bota à longa** – É o mesmo que botar arriba, arribando para sotavento, pondo a popa. [fl. 108]
- Bota arriba** – É arribar o navio, principalmente mandando a outro que faça.
- Bota mastaréus arriba** – É arvorá-los.
- Chega à borda** – É pôr a gente na borda do navio e subir a enxárcia para salutar e cortejar a outrem estranho.
- Chegar a bordo** – É ir ao navio em que ando embarcado ou qualquer outro.
- Combóia navio** – É acompanhá-lo para o defender.
- Dar lados navio** – É encostar sobre um lado para se limpar o outro que descobre fora de água, acabando por andar melhor e se conservar limpo.

Dar por dâvante – É virar o navio por barlavento, pondo na outra volta, indo o navio quando volta para a parte do vento.

Embandeira a nau – É largar-lhe bandeiras em todos os topes e lais para a enfeitar.

Empavesar a nau – É pôr-lhe os seus paveses e orná-la para o prazer.

Esteia os mastros avante – É atesar-lhe os estais para inclinar os mastros à proa ou largar-lhe os estais para cáirem os mastarêus atesando-lhe para isso os brandais.

Fazer água – É encher as vasilhas, várias, de água salgada para compassar a nau.

Fazer cabeça o navio – É encaminhar-lhe a proa para aquela parte para onde eu quero que vá.

Fazer claro – É mandar desembaraçar os cabos ou arrumar o navio, pondo cada coisa em seu lugar.

Fazer farol – É acender o farol.

Fazer força de vela – É largar pano e velejar.

Fazer-se à vela – É levar-se e pôr-se capaz de marear.

Fora bulha – É mandar se calem todos, que não falem.

[fl. 108v]

Governar a cadeira – É governar a via que é dizer para onde se há-de carregar o leme mandando somente e tendo sentido no rumo e pano que não toque; isto é que não chegue a vento, que vão sempre as velas cheias.

Grivar com a nau – É ir apalmando o vento.

Lambaza a nau – É enxugar-lhe as cobertas quando estão alagadas.

Larga por mão – É largar solto e livre.

Leva a amarra – É levantar a âncora do fundo.

Leva bulha – É mandar que se cale a gente.

Leva de longa via – É levar a coisa, puxando por ela indo andando sem parar.

Leva em mão ou talha em mão – Se diz puxar pelo cabo por força de braço, sem ir ao cabrestante.

Leva falando com a gente – É mandar que vá de uma parte para outra.

Leva língua – É mandar que se cale a gente se faz gritaria, o que faz confusão em vozes.

Leva para a popa – Se diz quando se manda ir ou levar a coisa para a ré.

Mandar a via – É governar o leme mando que se há-de fazer.

Orça com a nau – É ir de ló para barlavento.

Põe a bolina, alar bolina – É bracear por sotavento para ir de ló.

Põe a caminho – É ir ao rumo a que se manda.

Põe a capa – É atravessar o navio esperando por que então não segue.

Põe a popa – É dar costas ao vento

Põe a través – É atravessar a nau para sotavento, sem governo.

Põe em vento – É chegar o navio ao vento, de sorte que o não receba.

Põe mastarêus à cunha – É arvorá-los pondo-os em seu lugar, onde hão de andar.

Põe no mar – É ir para o mar, estando perto de terra ou dar as costas a esta.

Põe no outro bordo – É virar de bordo.

[fl. 109]

Põe sobre – É atravessar o pano, braceando-o por barlavento, pondo a caminho ou indo devagar.

Quantas são passadas ou em quantas moem – É perguntar quantas ampulhetas tem mexido fazendo horas de tempo andado.

Recorre o cabo – É ajudá-lo a correr.

Ressona o cabo – É ajudar o cabo para que corra.

Safa cobertas – É tirar tudo o que puder embaraçar o navio e pô-lo expedito para combate.

Salta a ré – É ir a gente para a popa.

Salta avante – É ir a gente para a proa.

Tira à lupa – É puxar pelo cabo com intervalos, puxando e fazendo pausa.

Tira a ré – É puxar levando para a popa, semelhante Se diz para avante.

Tira à uma – Se manda quando se quer que todos puxem e dêem força a um tempo.

Tira-vira – Se diz a qualquer cabo que se dá a alguma parte pelo seio, prendendo pelo chicote algum peso, para se arriar a ele, sustendo-o.

Toma o quarto – É entrar a fazer a vigia, de noite, dos marinheiros.

Toma reboque – É amarra-se por algum cabo, um navio a outro para que o possa levar.

[fl. 110v] **Capítulo XIV - Das frases gerais**

A nau abre em boca - Se diz, quando o navio tem a mesma praça, no convés que na boca. [fl. 110v]

A nau afocinha – Se diz, quando andando, mete a proa para um e outro lado.

A nau aguça – Se diz, quando vai a nau andando mais para a parte de barlavento que para a de sotavento.

[fl. 111]

A nau amassa em boca – Se diz, quando o navio tem a mesma praça no convés que na boca.

A nau anda doida – Se diz, quando não governa a caminho.

A nau aparelha – Se diz, quando se prepara para navegar.

A nau arfa – Se diz, quando vai andando aos saltos, mas com sossego e ordem, no levantar da proa.

A nau cai – Se diz, quando está em calma e a querem pôr a caminho ou quando vira de bordo, com pouco vento e quase que para, sem cair nem para um, nem para o outro bordo.

A nau é agulheira – Se diz, quando vai para barlavento.

A nau é ciosa – Se diz, quando não tem mão na vela, nem aguenta se o vento refresca, encostando-se logo sobre a borda.

A nau esquece-se – Se diz, quando se encosta sobre qualquer dos bordos, e adriça devagar, pondo tempo em se pôr direita.

- A nau está a bombordo** – Se diz, quando põem a banda sobre esse ou outro lado como encostada.
- A nau está alquebrada** – Se diz, quando a nau cai sobre popa e proa como curvando a quilha no meio, o que sucede aos navios, sendo velhos.
- A nau está de verga de alto** – É, estar aparelhada para fazer viagem, tendo os mastaréis à cunha.
- A nau está fora de água** – Se diz, quando não está muito metida e lhe falta carga.
- A nau está leve** – É, não ter muita carga, se diz, também, quando está fora de água.
- A nau está muito metida** – É, estar muito carregada.
- A nau está no fundo do mar** – Se diz, quando está metida, por estar muito carregada.
- A nau está sobre popa** – É, estar com a proa mais levantada fora da água do que a ré.
- A nau griva** – Se diz, quando vai à bolina, se vai para o vento. [fl. 111v]
- A nau joga** – Se diz, quando dá balanços.
- A nau rola** – Se diz, quando sotaventeia.
- A nau sente a vela** – Se diz, quando não aguenta e se encosta.
- A nau tem o beque ajustado** – Se diz, quando o tem recolhido.
- A nau tocou** – Se diz, quando dá no fundo do mar com a quilha e vai seguindo-se.
- A nau vai esquinada** – Se diz, quando não caminha certo.
- A nau vai moendo** – Se diz, quando vai andando, devagar.
- A nau vai-se a vento** – Se diz, quando vai andando, pondo a proa a barlavento.
- A nau vem aboiada** – Se diz, quando vem sem carga.



Nau em bandolas, gravura de Francisco Peregrino (*Farol Náutico*, Lisboa, 1768) in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos, um Livro de Marinaria do Século XVIII. Estudo Crítico*, Ericcira, Mar de Letras, 2008.

A nau vem com as âncoras à roça – Se diz, quando as traz talingadas e fora das boças, para lhe dar fundo, outros dizem, às avessas, quando as traz nas boças, postas nos costados.

A nau vem em bandolhas – Se diz, quando vem desarvorada e só traz alguma verga ou vergôntea, em que aparelha alguma vela para se reger.

Abicar os mastaréis – Se diz, incliná-los à proa ou popa, não ficando perpendiculares.

Afogar-se o navio em pano – Se diz, quando não anda, por causa de muita vela.

Andar à matroca – Se diz, quando não governa, por falta de vento.

Andar ao vai vem – Se diz, do cabo solto, ligado por um só dos seus chicotes e outro solto.

Andar no rolo de terra – É, andar perto dela.

Andar sobre prego – Se diz, quando a nau sai, nas primeiras viagens, sem ser forrada por fora. [fl. 112]

Andar terra alagada – É, andar perto de terra, sem a ver.

Andar terra de longo – É, andar terra à vista, indo correndo-a de longo.

Andar terra terra – É, andar à vista de terra.

Apanhar o vento com pano em cima – Se diz, quando vem de repente, com fúria, sem dar lugar a se arrearem as velas ou a ferrarem.

Armar a nau – Se diz, quando aparelha e a guarnecem com a gente da sua guarnição, isto é, embarcando-lhe a gente necessária para navegar.

Assentar a quilha – É, encalhar o navio.

Bater o navio – Se diz, pelejar, derrotando o contrário.

Bater o pano – É calma, não fazer vento.

Botar a longa – É arribar o navio, para sotavento, pondo a popa.

Botar arriba – É, pôr a popa de costas ao vento.

Cair o mar – Se diz, quando se vai sossegado, depois de ter estado alterado.

Correr a través – É, correr obrigado do vento, sem governo.

Correr com o tempo – É dar as costas ao tempo.

Corta lenha – Se diz do piloto que se faz primeiro com a terra do que a olhe [e] indo bem cala já com o ponto acabado.

Cruzar a altura – É, bordejar, em parte certa.

Custear o navio – É, aparelhá-lo, do que é necessário, para fazer viagem.

Dar à costa – É, perder-se.

Dar a popa – É, fugir ao vento quando é riço e forte.

Dar à vela – É, levar-se o navio, a pôr-se, em viagem. [fl. 112v]

Dar banda – Se diz, dispara toda a artilharia, com bala, de um lado da nau.

Dar caça – É, seguir outro navio, que foge, para o reconhecer ou pelejar com ele. [fl. 112]

Dar escolta – É, dar ajuda a outrem, acompanhando-o, para o defender, na ocasião.

Dar espia – Se diz, quando se dá algum cabo ou virador, a alguma parte, *para* (a) que do navio se atem, enquanto se não amarra ou se faz à vela. [fl. 112v]

- Dar estreitaduras** – Se diz, quando o navio dá sacadas, contra a amarra.
- Dar fundo** - É, largar as âncoras, para o fundo, para se amarrar o navio, no posto.
- Dar lados** – Se diz, quando o navio se (a)limpa por fora e se enceba para andar melhor.
- Dar linguetes** – Se diz, quando o navio vai aos saltos.
- Dar montes** – Se diz, quando o navio encalha em terra, para governar, que só fazem os navios pequenos.
- Dar por davante** – É, virar por barlavento, voltando para a parte do vento.
- Dar refresco** – Se diz, quando se dá à gente, algum mantimento fresco.
- Dar rumo** – É, mandar o caminho, para onde há-de seguir o navio.
- Dar sargo** – É, dar por davante, o navio, sem vontade de quem governa.
- Dar vinho à pipa** – É, andar com ela, por modo que corra pelo batoque.

- Em quantos pés anda a nau** – Se entende quantos pés trás debaixo de água.
- Embarcar escoteiro, embarcar com saco e botija, embarcar com pouco biscoito** – É, embarcar com pouca matalotagem.
- Empandeirar-se o pano** – Se diz, quando falta, por exemplo, alguma escota que então se atrapalha e encapela.
- Enxofrar-se o mar** – Se diz, quando se embravece, arrebentando em flor.
- Estar a pique** – Se diz, partir sem demora ou estar o navio com a amarra a pique, isto é, tê-la ao prumo, quase levada e suspendida, porem não toda por estar ainda no fundo. [fl. 113]
- Estar com o pano às costas** – Se diz, quando o vento salta de revéz e encosta o pan as mastros.
- Estar contra a coberta** – Se diz, quando o navio tem metido carga até não poder levar mais, que então fica abarrotado.
- Estar de bota fora** – É, estar para fazer viagem.
- Estar em franquia** – Se diz, quando o navio se põe, em parte desembaraçado, que facilmente se possa fazer a volta e seguir viagem.
- Estar soçobrado** – Se diz, quando o mar entra a nau, encapelando-se-lhe dentro, pondo em perdição a nau.

- Fazer água o navio** – Se diz, quando está esvaído e recebe água pelas costuras.
- Fazer água para o navio** – É, ir buscar água para os tonéis, estando no porto ou também, encher as vasilhas, vazias, para compassar o lastro, andando em viagem.
- Fazer amuradas** – Se diz, calafetar as cobertas, pelos trincanizes.
- Fazer assento** – É, assentar a gente, que há-de servir na nau, pagando-lhe.
- Fazer boa presa** – Se diz, quando se toma alguma embarcação ou navio, segundo as leis da justa guerra.
- Fazer claro** – Se diz, por *desembarçar* o navio, pondo-o expedito e pronto.
- Fazer escândalo** – É termo mercante, é rater a quebra da carga por todos os fretadores.
- Fazer força de vela** – É, velejar com muito pano.
- Fazer presa** – É tomar outro navio, por força e vigor das armas.
- Fazer rombo** – É fazer a nau algum buraco no costado, que vaze dentro.
- Fechar as escotilhas** – Se diz, quando a nau está carregada e não recebe mais carga. [fl. 113v]
- Ficar a pique** – É ir para o fundo.
- Ficar batido** – É ficar vencido, da artilharia inimiga.

Ficar no mar – Se diz, ao piloto que pelo seu ponto, se for no mar e dá o navio com terra, primeiro do que ele espere.

Ficar o navio – Se diz, quando se não segue tanto como qualquer outro, que andando o deixa atrás.

Ir à longa – É ir com vento largo.

Ir a rolo – É ir arribado, mas, levando o mar o navio e não o vento.

Ir ao guinete – É ir apalpando o vento, chegando-se sempre a ele.

Ir arrasado em pano – É trazer todas as velas, largas.

Ir arribado – Se diz, quando o navio vai para sotavento ou quando vai aportar em outra terra, por não poder ir buscar aquela, para onde ia, de viagem ou torna para a mesma parte de onde havia saído.

Ir às espias – Se diz, quando o navio vai sem pano, dentro em algum porto, se permuta de um lugar a outro, dando espias, alternadas, levantando uma e molhando outra.

Ir com as bolinas largas – Se diz, quando o vento é largo e deixa fazer o caminho franco.

Ir com o prumo na mão – Se diz, quando junto de terra se vai sondando ou quando se vai com cuidado, por recear-se perigo de baixo ou terra.

Ir com o traquete a passo – Se diz, quando vai aberto mais por um bordo de sorte que vá o punho de barlavento ao turco, com as escotas caçadas e alada a amuar, por ser o vento largo.

Ir de ló – É, ir para barlavento.

[fl. 114]

Ir de longa via – É ir de corrida.

Ir em roda – É, pôr no outro bordo, arribando por sotavento, ou dar uma volta em redondo e pôr no mesmo bordo.

Ir levado – É, ir com as âncoras suspensas e seguir navio.

Ir o traquete na amura – É ir o traquete amurado, isto é, ir o punho de barlavento caçado a vante, para a parte do vento, tudo o que puder e o do sotavento caçado a ré indo a ficar o pano prolongado de popa à proa, como já disse.

[fl. 113v]

Ir por derrota – Se diz, ir buscar o porto para onde se vai, em direitura.

[fl. 114]

Largar bandeira de chamar – É, largar bandeira colhida.

Leva a mão ou talha a mão – É, dar força ao cabo, sem ir ao cabrestante.

Luvar o pano – Se diz, quando o vento o fere de revés, pela proa ou de lado, contra os mastros.

Medir o navio – Se diz, computar-lhe a força ao número dos canhões.

Mentir o navio – Se diz, quando não obedece ao leme e vira quando se quar, especialmente ao dar por davante.

Meter a banda o navio – É, encostar-se sobre o bordo de sotavento.

Meter a orça – É, ir de ló.

Meter a pique – É, meter outro navio no fundo, ao rigor da artilharia.

Meter gente dentro – É, abordar o navio, para o render.

Meter-se o tempo – É, sobrevir alguma tempestade.

Picar as amarras ou mastaréis – É, cortá-los.

[fl. 114v]

Pôr a cavalete – É pôr uma coisa, sobre outra.

Pôr a chã – É, pôr a caixa, deitada, da parte mais larga.

Pôr à galga – É, pôr a caixa, de lado.

Pôr à trinca – É, andar à orça, tudo o que pode ser, chegado a vento.

Pôr mastaréus à cunha – É, botar mastaréus arriba.

Pôr na esteira do navio – É, seguir outro navio, na sua água.

Pôr na sua água – É, seguir outro, na sua esteira.

Pôr o redondo – Se diz, largar velas quadradas, como costumam as embarcações pequenas, que trazendo velas latinas na ocasião do tempo, põem as redondas.

Pôr safo – É, pôr pronto para pelejar.

Prosperar o pano – Se diz, servir ou ficar à feição do vento, para o receber.

Recorrer as cobertas ou as amuradas – É, calafetar as cobertas.

Render o bordo – É, virar de bordo, pondo na outra volta.

Render o navio – É, tomá-lo, por fora.

Repicar as vergas – É, abaixarem-se de um dos laís, ficando com os outros levantados.

Rolar a nau – É, cair para sotavento, obrigada do mar.

Segurar a bandeira – É, disparar uma peça, depois se larga.

Ter bandeira à quadra – É, pôr a bandeira na popa.

Ter boa proa – Se entende, ir o navio para onde se navega.

Tirar a vante – É levar, puxando para a proa.

[fl. 115]

Tomar a caça – Se diz, esperar que lha dêem e virar, sobre quem lha dá.

Tomar balanços – Se diz, segurar ao movimento que faz a nau, estando sempre em pé.

Tomar rombos – Se diz, tapá-los e repará-los para não entrar o mar.

Trazer bandeira arriada – É sinal de sentimento.

Trazer vela de cabeça – Se diz, a gávea ou ambas, largas.

Vir arribado o navio – Se diz, quando por algum impedimento, deixa de seguir viagem e torna para o porto de onde havia saído ou vai para outro, pela mesma razão.

Vir com as bombas na mão – Se diz, quando vem o navio, aberto, com água.

Vir em árvore seca – É vir o navio com o pano todo ferrado, apenas com algum bolso do traquete; nesse caso, sempre se vem à popa.

Vir por altura – Se diz, vir encher a altura para onde se caminha e depois vir buscar o porto.

Vir por derrota – É, vir buscar a barra, em direitura.

Advertência – Mastaréus abicados ou mastaréu abicado, se diz, quando o mastaréu está apontado aos vaus do mastro para se arvorar e pôr à cunha; não estando ainda arvorado, isto se entende quando se fala de se querer aparelhar o navio, em diferença de os trazer abicados, que então se entende, arvorados, por andarem mais ou menos encostados, a vante ou a ré.

¹ CJR - Existem duas fl. 78, que estão seguidas. O texto contido nas fl. 75v a 78 (1ª) do ms foi desprezado por se repetir da fl. 78(2ª) em diante. Na segunda fl. 78 (2ª) começa o Capítulo II aqui transcrito.

[fl. 120] **Tratado Segundo****Da composição do navio e suas partes****Capítulo I - Das partes do navio em geral**

Baterias	Verga do velacho
Beque	Verga do joanete de proa
Castelo de popa	Mastro da mezena
Gáveas	Mastaréu da gata
Leme	Verga da mezena
Mastro grande	Verga seca
Mastaréu grande	Verga da gatinha
Mastaréu de joanete grande	Gurupés
Verga grande	Pau de botaló
Verga da gávea	Verga da cevadeira
Verga do joanete grande	Verga da sobre cevadeira
Mastro do traquete	Portaló
Mastaréu de proa	Poupa
Mastaréu do joanete de proa	Proa
Verga do traquete	Tope

[fl. 120v em branco]

[Nota à margem] Fig. [Não existe.]

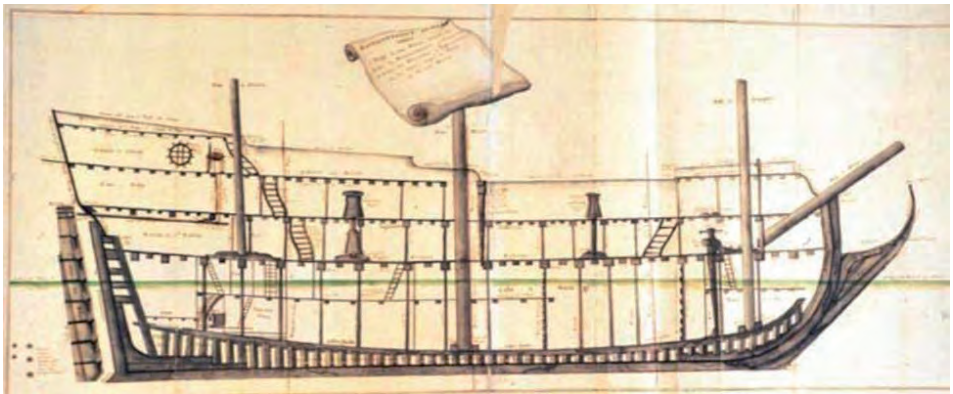
[fl. 121] **Capítulo II - Das partes do navio em particular**

A construção de qualquer parte do navio é tão filha das matemáticas, que toda a sua proporção é geométrica e aritmética, pois numera partes certas e reparte distâncias precisas compondo tão diversas e miúdas, que será um processo quase infinito, se as houvéssemos de marcar todas, com nomes próprios e serventias particulares, de que se não tiraria lição alguma, antes total confusão, o que é contra o nosso intento, pois só que queremos por em regras gerais, o que se pratica a seu bordo, que

vem a ser o preciso geral e necessário, para na operativa se manobrar, deixando a sua construção com essas particularidades, aos artífices que a professam, contentando-nos com saber que se erige aquela construoza máquina em madeira, formando uma embarcação tão regular, como perfeita, para comodamente se navegar a qualquer parte do mundo com certeza e segurança e ainda com regalo, como sabem os que antepõem o trabalho e o descanso.

Não expomos as notícias e créditos, que os reinos gozam, por meio desta indústria e científica fábrica, que parece que quis Deus se transportassem nelas as maiores que as nações prezam, por serem, constantes e presentes, a todos se bem me não toca, por ter contra mim a presunção de inclinado e menos quando o projecto é tão diferente; mas como o navio e as suas partes, sejam objecto [fl. 121v] deste tratado, assinalar-lhas-emos definindo as principais partes para a sua inteligência.

Todo o navio, tem quilha como base que subentende o cavername, em que se escarvam os braços que lhe formam bojo e costado, cosido com cintas e pranchões, forrado assim, pela parte convexa como concava, de madeira encavilhada e repregada, recorrida pelas costuras com calafetame breado e alcatroado, de sorte que nem o mar entra, nem muitas vezes as balas o penetram.



Corte transversal do navio in Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, *Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna...*, 1719-1756, Museo Naval, Cadiz.

Por dentro, é repartido em cobertas e praças, como também aberto em redondo em portinholas que formam as baterias, a este volátil polígono cujas asas lhe emprestam as árvores, governado pelo leme que o anima, agitando o vento, por tal indústria que ao mais forte resiste e ao mais rijo despreza; e suposto todas estas coisas e as mais que elas envolvem, serão trivialíssimas e, qualquer leve reflexão, as faça conhecidas. Contudo, ficam mais percebíveis definida cada uma de per si.

Definições das partes próprias e serventias de que se compõe qualquer navio de guerra

Descrevemos, alfabeticamente, as partes deste todo chamado navio, genericamente, por modo anatómico e ainda que figurado, não sem energia, pois decifraremos parte por parte e ligamentos com que elas se atam, compondo e unindo nervosamente o corpo do navio, por nos parecer assim,

mais inteligível, do que seguir a ordem daquelas partes que na [fl. 122] fábrica devam ter precedência.

Antenas (Entenas) - São os sobressalentes das árvores, como mastaréus, principalmente vergas e vergõteas. [fl. 126]

Abitas - São uns madeiros fixos perpendicularmente, de ordinário sitos na coberta de baixo, junto à proa, apoiados de fortísimos curvatões, em que se encapelam as amarras, abitando-as, com boças ferradas, para se amarrar o navio, quando está dado fundo. [fl. 122]

Abotacaduras - São uns ferros que vêm de baixo das mesas da guarnição, em forma de cadeia, pela maior parte e têm mãe na enxárcia.

Açafrão - É o madeiro, que sobre a mecha, pela parte de fora, forma o leme. [fl. 123]

Albaçuz - É aquela praça que faz o navio o navio à proa, na coberta de baixo, medida do paiol das amarras para a vante, não se pratica já hoje. [fl. 122]

Alcaixa - É o vão que fica entre cinta e cinta, no grosso do navio, ao lume da água, ou em qualquer parte, sendo de fora.

Alcatrate - É o tabuado de cima da borda, que serve de remate.

Aleferizes - São uns encaixes que se abrem na quilha, em que entram as tábuas de resbordo.

Alheta - É aquela parte por baixo dos jardins e do lume de água, para cima, que fazem os ângulos que sobre os mancos forma o carro ou quadra da popa com o costado do navio.

Almeida - É por onde entra a cana do leme por cima do cadaste e inferior á sacada que faz o painel da popa.

Almogama - Se diz a última caverna do grosso do navio de onde começa a secar para a ré. [fl. 516]

Ambonos - É o cheio e grossura, que se põem superficialmente, pela parte convexa, no grosso do navio, para lhe engrossar o bojo e poder aguentar melhor, se é doce de borda. [fl. 122v]

Amuradas - São as paredes que formam o casco ou vaso da nau, principalmente, se entende, pela parte de dentro.

Anteparas - São as divisões nas cobertas, à maneira de frontal, que formam as praças de armas, câmaras ou quaisquer lugares, separados sobre si, com resguardo e divisão.

Apostariços - São uns madeiros que se aplicam a qualquer parte, como para se formarem os ambonos ou outro qualquer cheio e acrescido.

Aposturas - São uns madeiros que servem de encher a proa entre curva e curva. [fl. 516]

Arca da bomba - É a divisão ou casa, que se faz de tabuado, a para a guardar desempachada e que possa trabalhar sobre si. [fl. 122v]

Arcada - É, certa divisão que se faz no porão, de madeira, para receber separadamente o que se lhe quer alojar, como lastro ou carga. Vale o mesmo que casa aberta.

Arganéu ou arganéus - São umas argolas de ferro, mais ou menos grossas, com uma espiga, as quais se dão nas amuradas, costados ou nas cobertas, para nelas se fazerem fixas as arreigadas dos cabos, boças, moitões ou outra qualquer amarração.

Bailéu - É pavimento, como sobrado particular e levadoço, ordinariamente. [fl. 123]

Barbados - São as figuras ou monstros, que se põem na grinalda, para formejar e brincar a popa.

Barras da popa - São as que principiam das varandas, que abraçam varandas e poupa.

Barras do cabrestante - São uns paus simples, de oito até dez palmos, com fortidão suficiente para se andar ao cabrestante e lhe dar força para operar; os mais compridos são os melhores.

- Bateria ou batarias** - São as esplanadas da artilharia, vale o mesmo que qualquer banda do navio, artilhada.
- Beliches** - São uns cubículos à maneira de armários que se fazem nas câmaras e praças de armas para cómodo dos oficiais.
- Beque** - É o lançamento, galanteado com alguma carranca, que garante o navio a vante, feito fixo na roda de proa, que outros chamam falcão, ao qual se liga o gurupés por meio das suas trincas.
- Bicos de popa ou proa** - São os madeiros que com as cavernas o formam. *[fl. 516]*
- Bigotas** - São uns paus redondos, com furos, por onde passam os colhedores. *[fl. 123]*
- Bitáculas** - São uns cofres em que vão agulhas e luz, para o governo do navio.
- Boca do navio ou praça** - Se diz, a maior largura que tem no seu bojo, como é na primeira coberta ou coberta de baixo, por ante a vante do mastro grande.
- Boçardas** - São as curvas de dentro da proa, que se encavilham com as curvas de fora. *[fl. 123v]*
- Bochecha do navio** - É a parte mais cheia no grosso do navio, junto ao lume de água, toma-se pela exterior. *[fl. 123]*
- Bojo** - É o âmbito que ocupa o vão do navio, toma-se pela parte exterior.
- Bombas** - São os petrechos com vai que vão da coberta ao porão com que se esgota a água ao navio, se a faz ou recebe, são por dois modos: as comuns são de mão com picota, as mais particulares e de pouca prática, são as de roda com cadeia de ferro, mas são as melhores para a necessidade por atraírem dobrada a água, se bem que laborando muito facilmente faltam. *[fl. 123v]*
- Bombordo** - É o lado esquerdo do navio, tomado de popa a proa, por cujo portaló recebe viveres, aguada e carga
- Boneca ou bonecas** - São uns madeiros, a pique no convés, por ante a vante do mastro grande, à maneira de esteios, que servem de descansarem sobre elas os sobressalentes, antenas e escaler.
- Borda** - Comummente se toma pela borda, que se continua do portaló para a vante.
- Braçolas da escotilha** - São umas bordas mais altas em que os quartéis da escotilha fecham. *[fl. 123]*
- Braços** - São os madeiros que se escarvam nas cavernas, que formam inteiramente o bojo do navio. *[fl. 123v]*
- Bujões** - São uns tornos de pau para tapar os buracos dos pregos. *[fl. 516]*
- Cabrestante** - É um instrumento, fortíssimo, com que se levam as amarras ou âncoras ou com que se dá força, a qualquer outra coisa. *[fl. 123v]*
- Cacholas** - São as faceiras do mastro, como uns paus redondos. *[fl. 516v]*
- Cachorros** - São uns grossos madeiros, que servem de correr sobre eles o navio, quando o deitam ao mar.
- Cadaste** - É o madeiro, que assenta a pique sobre a quilha e divide o carro da popa, no qual anda o leme pelas suas fêmeas.
- Calafetame ou calafetagem** - Se diz a obra que os calafates fazem, calafetando as costuras, assim das amuradas como das cobertas. *[fl. 125v]*
- Calimes** - São umas tábuas encurvadas, que dobram do costado sobre os mancos para o cadaste, guarnecendo os delgados do navio até que quando não forma carro, a popa, por ter muitos delgados, se diz, o navio de calimes. *[fl. 124]*

- Câmaras** - São os quartéis e alojamentos dos comandantes, são os lugares de maior respeito que tem o navio.
- Camarotes** - São os lugares fechados ou quartéis à popa e proa, dos oficiais de mar-e-guerra.
- Camarotes de vento** - São uns camarotes de lona, levadiços, que servem aos oficiais do mar.
- Cambotas** - São os madeiros, que vão direitos no painel da popa e formam este.
- Caná do leme** - É um madeiro comprido, de suficiente grossura, que se encavilha na cabeça do leme, pelo qual se governa.
- Carlinga** - É a parte onde se encarna o mastro, depois de arvorado, sobre a sobrequilha.
- Carro do navio** - Se diz, a largura do gio, de manco a manco, quando não é de forma de calimes. [fl. 124v]
- Casa do mastro** - Se diz a loca na coberta por onde se enforna. [fl. 516]
- Castanhos** - São umas aras, pequenas, de pau que se dão à coberta, para se amarrar a elas algumas coisa, para que se não role com os balanços.
- Castelo da popa** - É o semelhante a ré, o que se levanta sobre a tolda ao que se chama tombadilho.
- Castelo de proa** - É a meia coberta, que se levanta sobre a coberta do convés, a vante, onde arvora o mastro do traquete.
- Caverna mestra** - É a que regula as mais, amparadando, mais ou menos, o costado ou embonando ou fechando na boca ou abrindo.
- Caverna ou cavernas** - São uns madeiros com porção esférica, que da quilha para os lados formam o concavo da navio, a que chamam fundo do navio, sobre os que este se forma.
- Cavilha, de pau ou de ferro** - São uns tornos com que se cosem os madeiros, cintas e curvas ligando e unido as partes separadas.
- Cavilhas catelares** - São as que se dão às abitas, depois de se encapelarem as amarras. [fl. 516]
- Chãos** - São uns barrotes que formam a coberta entre lata e lata. [fl. 516]
- Chaleira ou chaleiras** - São as tulhas das balas, onde vão para a ocasião. [fl. 124]
- Chapas** - São uns aros de ferro que abraçam as bigotas servindo-lhes de arraigada por onde se fazem fixos.
- Chapas de bimbahete** - São umas chapas, mais compridas do que quadradas, que servem de defesa aos furos, onde trabalham as cavilhas.
- Chapas de cambota** - São umas chapas de ferro, que abraçam os pilares que abraçam dos pilares da varanda com a coberta.
- Chapitel** - Se diz o castelo de popa. [fl. 516]
- Chapuzes** - São os cheios que se dão do beque à roda de proa por baixo das curvas do beque.
- Chumaceira** - Se diz as partes onde trabalham os remos do escaler.
- Cintas (Sintas)** - São uns madeiros, que cingem o costado como cordões, que orlam da ré para vante pela parte exterior. [fl. 130v]
- Claras do beque** - Se diz o vão que nele há. [fl. 125v]
- Coberta de baixo** - É a primeira coberta da artilharia, a que se chama coberta grande, cobertas vale o mesmo que os sobrados do navio. [fl. 125]
- Coberta livre** - É meia coberta que têm os navios, por baixo da coberta grande, que serve só para a provisão do navio, porque todas as mais servem de batarias.
- Contracadaste** - É o madeiro, com que se reforça o cadaste. [fl. 124v]

- Contragio** - É o madeiro, que atravessa o carro da popa, com a mesma serventia do que o gio.
- Convés** - É a segunda coberta do navio ou a segunda bateria, toma-se pela praça pública da nau.
- Coral** - É a curva que abraça a roda de proa com a quilha, por dentro. [fl. 516]
- Cordas** - São umas latas de vante a ré em todas as cobertas. [fl. 125]
- Corredor** - Se diz o caminho no porão, para o paiol da pólvora ou nos portalós, para a tolda ou para a proa.
- Corrimão** - É a defesa ou guarda, de qualquer escada ou defesa da borda, para a gente se segurar. [fl. 125v]
- Costados** - São as amuradas do navio toma-se pela parte exterior e convexa. [fl. 125]
- Costuras** - São as juntas por onde as tábuas, pranchas e cintas fazem a sua união,
- Covilhetes** - São as bordas que se fazem aos navios, para virar de querena, para não receber água em virando, se não, são de ponta na orelha.
- Coxia** - É a via por onde se serve a equipagem, nas cobertas, como aquela praça que resta das culatras das peças para a mediania.
- Cozinhas** - São os lugares onde se faz de comer.
- Cunhos** - Se diz aqueles onde se dá a volta aos cabos, que são uns pedaços de pau, pequeno, fixos em alguma parte, como nas amuradas ou cobertas. [fl. 125v]
- Cunhos de cabeça** - São os que se pregam na coberta, para segurar alguma coisa, em diferença dos cunhos de dar a volta aos cabos. [fl. 125]
- Curva abertona** - Se diz a de revés ou a que abraça a amurada com a coberta em plano, advertindo que toda curva tem braço e mão, esta é a da lata e aquela a do costado. [fl. 516]
- Curvas de palmejar** - São as que fecham a popa por dentro, com as amuradas. [fl. 125v]
- Curvas de revés nas latas** - São as que abraçam as amuradas, com as latas para a face, fazendo plano para a coberta.
- Curvas do beque** - São as de revés, que o ligam ao bojo do navio na roda da proa.
- Curvas simples** - São uns paus curvos, que ligam as amuradas às cobertas.
- Curvatões** - São curvas pequenas, principalmente são os com que se pregam as pranchas do beque.
- Dalas** - São uns canos de água, por onde passa a que sai da bomba, para as amuradas, para fora do navio, por não molhar e enlamear as cobertas.
- Delgados** - A vante e a ré, principalmente sobre os extremos da quilha, é aquela porção cônica ou afunilada, que traz o navio debaixo de água, formando-lhe lados mais ou menos sumidos e secos, que vão pela parte inferior, para se colar melhor o navio, governado e aquentando.
- Descanso do leme** - É uma meia lata, a meio a ré, que compreende de amurada a amurada sobre que abate a cana do leme. [fl. 126]
- Despensas** - São os agasalhados, na coberta livre ou em outra parte, para os víveres e provisão do navio e boca.
- Dormentes** - São uns madeiros, que correm de longo com as amuradas, sobre que descansam as latas, como em enfrechates, para formar as cobertas.

Embornais - São os bueiros ou vias nas amuradas ou coberta grande, por onde sai ou se esgota água que entra nas cobertas.

Encolamento - Se diz a junção das escarvas, que as curvas fazem, com os braços que formam o costado do navio.

Entenas – Ver antenas.

Entremichas - São uns vaus, como traves reais, que atravessam as cobertas compreendendo as amuradas, ligando-as com curvas encavilhadas, para fechar o navio, no caso de ser já velho ou estar já alquebrado.

Entrepés ou busseiros - São umas tábuas como mantas cheias de pregos com que se cobre o castelo de popa, não tem prática.

Entrepontes - É o vão entre a primeira coberta e o convés, toma-se pela coberta de baixo. [fl. 126v]

Esbirros - São uns paus, que se dão do turco ao beque, para o segurar ou, também, são os que se dão de barlavento, contra a coberta ao navio, para o virar de querena.

Escarvas de dentro - São aquelas que fazem encaixe por onde se une, advertindo que toda a escarva é de alto a baixo.

Escarvas de românia - É a junção que um madeiro faz com outro, surgindo-se somente pelos pregos.

Escoas - São as que fortificam as cavernas de vante a ré, pela banda de dentro, também se diz, escoas, as a pique da borda, ao lume de água, que servem de defensas.

Escoras - Vide esbirros, que é o mesmo.

Escoteiras – São uns paus em que se fazem fixas as escotas da gávea ou amuras grandes.

Escotilha grande - É a principal, na coberta de baixo, por ante a vante do mastro grande.

Escotilha ou escotilhão - São as serventias das cobertas.

[fl. 126v]

Escovém - São na proa, uns buracos, por onde saem as amarras.

Esparrela - É uma antena que se lança pela popa fora, ao mar, que serve em lugar do leme, quando este falta; alguns barcos principalmente na cidade do Porto as praticam.

[fl. 127]

Estaleiro - É a parte onde se fabrica o navio, para daí se poder deitar ao mar.

Estibordo - É o lado direito do navio, tomado de popa a proa.

Falca - É a borda do navio, mas, principalmente se entende, a que se levanta dos portalós para cima, tanto para ré como a vante, servindo de parapeito, o que alguns navios, não têm.

Falcão - É o beque ou talha-mar, que se produz da roda de proa lançado a vante.

Fêmeas - São as do cadaste, em que manobram os machos do leme.

Fogões - São as cozinhas onde se faz o comer, também se diz forno onde se coze pão.

Forma do leme - É o que se leve, para se fazer outro, no caso que falte, não tem muita prática.

Forma do navio - É o casco e figura, que o forma.

Forro do navio - É o que se dá ao fundo da quilha até à cinta do grosso pela parte exterior.

Galeria ou galerias - São as varandas da popa por onde se pode passear.

Gatos - São uns ganchos de ferro, que se dão às amuradas.

Gio - É um madeiro, que atravessa de manco a manco, sobre o cadaste e sobre o que anda a cana do leme e se elevam as obras mortas da popa.

[fl. 127v]

Gornes - São as vias por onde passam os cabos nos moitões para laborarem doce e suavemente, também os há nas amuradas.

Grinalda - É o capitel da popa, que coroa as obras mortas.

Guardas das gáveas - São os parapeitos nos cestos, que servem para cobrir a gente, na ocasião de fogo.

Guindolo - É um triângulo de madeira por cujas argolas passam três betas, por que prende, para servir de andaime ao costado do navio, quando se lhe calafetam e correm as costuras.

Índios - São os esbirros que escoram a nau, sobre os cachorros em que vai ao mar, quando a deitam.

Ignoras - São uns madeiros que correm de popa à proa, pelo meio das cobertas, como também as sicordas, porém estas não vão pelo meio ou também se diz, ignoras, os vãos por onde enformam os mastros. [fl. 516v]

Janelas ou postigos - São os da câmara ou rabada. [fl. 127v]

Jardim - São as varandas ou janelas da popa, em um e outro costado, sobre as alhetas.

Junço ou tonelo - É um pau redondo, com um buraco no meio, coberto com uma chapeleta de sola que serve de tirar a água dentro no cano da bomba.

Lados - São as faces, de um e outro bordo ou costado, pela parte exterior principalmente no cheio do navio, onde se diz grosso. [fl. 128]

Latas - São umas traves que compreendem as amuradas, sobre cujo plano, assentam as cobertas.

Leão - É o do beque, tomado pelo mesmo regimento.

Leme - É o governo do navio, por cujo meio se livra do perigo; anda calado perpendicularmente no cadaste, atido por machos e fêmeas

Linguetes - São uns madeiros curtos, que andam fixos na coberta; servem de segurar o cabrestante para que não ande.

Machos - São uns ferros fixos no leme, que entram nas fêmeas do cadaste e o sustentam.

Madeiro - É qualquer pau tosco, que aparelhado, serve onde aplicado.

Madre - É a ponte de xareta, que é o mesmo que a ponte que vai da poupa a proa.

Malaguetas - São uns paus pequenos, torneados, a que se dão volta aos cabos.

Mancos - São uns paus, em círculos, que formam a largura do carro da popa.

Manga da artilharia - Com mais propriedade, de manga da nau, se entende a distância, que há da linha horizontal, que se considera das patentes das portinholas, até ao lume de água

Mareagem - Vide mariagem de bordo.

Mariagem do bordo - São uns quartéis posições, que tem o portaló.

Mecha - É o extremo de alguma parte que ocupa o vão em que se embute ou, também, é o primeiro madeiro, que forma o leme. [fl. 128v]

Mediania - É o plano das cobertas da ré a vante, bem pelo meio delas, que comumente se levanta em forma de banquetta.

Meias portas - São meias portas levadiças, que se põem nas portinholas, quando estão abertas.

Mesas de guarnição - São as que guarnecem exteriormente, no costado, em forma de sacadas; servem de afastar a enxárcia do navio.

Metas - São uns paus, que abraçam por fora as perchas, como por dentro as curvas.

Missagras - São macho fêmeas.

Mocarros ou Mocarrões - São uns paus na borda da nau que servem para a empavezar.

Nabo da bomba - É um pau redondo com um buraco no meio, a sua chapeleta, que é de couro, serve dentro da bomba.

Necessárias - São as comuns, como os lugares gerais.

Obras mortas - São as obras de guarnição que se fazem de madeira, na câmara, como forro, camarotes e beliches.

Óculos - São umas portas levadiças, de tábua singela, com um círculo no meio, para ocupar o vão das portinholas tendo a peça fora, para que não entre mar no navio.

Olhal - É um círculo de ferro com uma espiga. [fl. 129]

Painel da popa - É a face que forma a nau, a quadra.

Paiol ou paióis - São os agasalhados particulares, da primeira coberta para baixo, em que se acomodam os sobressalentes e apetrechos necessários para o navio.

Papa-moscas - É uma curva, na roda de proa, onde se faz fixa arreigada do estai grande. [fl. 516v]

Papoias - São uns madeiros corridos, nas cobertas ou nas amuradas, com algum braço que os cruza, com cabeça e garganta, a que se dão voltas e amarram os cabos. [fl. 129]

Patentes - São as portadas das portinholas, no seu plano inferior.

Patilha - É o extremo da quilha, por ante a ré do cadaste.

Pé manco - É um madeiro, que faz o redondo do carro da popa, para dentro do navio.

Perchas - São uns madeiros com algum artifício e graça, que se produzem a vante da proa e do falcão. [fl. 130]

Pés de carneiro - São as colunas ou prumos, que a prumo, entre coberta e coberta, ajudam as latas e vaus sobre que descansam. [fl. 129v]

Pesquetes - São uns paus, sobre que os tamboretetes, se servem.

Picadeiro - Vide propriedades avulsas.

Picota - É um pau, que se prende ao zoncho, pelo qual se dá às bombas.

Poço - Se diz na nau que não tem ponte a vante, a altura que há da borda ao convés.

Pontal - É a altura que tem o navio, da coberta grande ao fundo, sobre a quilha.

Pontaete - Se diz o mastaréu sobre que descansa a verga que faz a cábreá. [fl. 516v]

Ponte a vante ou coberta lavada - É a que corre da tolda à proa, fazendo terceira coberta. [fl. 129v]

Ponte corrida - É a ponte de xareta, que vai da popa á proa.

Ponte de xareta - Vide ponte corrida.

Ponte na orelha - É a coberta do convés, sendo curva, para que desagua com brevidade, no caso de entrar o mar.

Popa - Se entende, a parte superior a ré, do navio.

Porão - É o vão entre a quilha e a primeira coberta, onde se aloja o navio a carga.

Porcas - São uns madeiros que atravessam o carro da popa preparando nos pés mancos.

Porta do leme - É a sua maior largura, que tem no açafraão.

Portaló - É a entrada do navio.

Portas - São as que se fecham e tapam, o vão das portinholas.

Portinholas - São que servem de canhoneiras à artilharia para jogar.

Postigos - São as vigias da coberta de baixo.

Postura - É por onde findam os braços e se continuam, com acrescentamento, para acabar de fazer o costado.

Pousa-verga - É o remate ao portaló, onde se sobe para cima, para a falca.

Praça de armas - É a divisão que há a ré, na coberta de baixo, por meio de uma antepara. [fl. 130]

Praça do navio - É a largura que tem de boca, como a extensão que tem, de amurada a amurada.

Pregos de bombas - São taxas.

Pregos de coberta - São pregos grandes.

Pregos de costado - São pregos maiores.

Pregos de muado - São pregos pequenos.

Proa - Se entende a parte superior, a vante, como o castelo de proa.

Pródigos - São uns madeiros curvos. que abraçam o bojo por dentro da quilha até à coberta.

Propau - Se chama o corrimão, o encosto de alguma grade, como de varanda, o que há na tolda por ante a ré do mastro grande e no castelo de proa ou se toma pela borda falsa a vante e a ré.

Quartéis - São os do cesto da gávea ou os com que se fecha a escotilha ou qualquer escotilha. [fl. 130]

Quilha limpa - É sobre que se forma o navio, comumente se diz, com tantos rumos, isso vem a ser a sua medida, o que se faz contando o rumo por seus palmos de goa, estes se medem por palmo ordinário, com o dedo polegar até à última junta ou dando a cada rumo sete palmos simples.

Rabada - É a câmara de cima, que vem a ser uma casa a ré, entre a tolda e o tombadilho. [fl. 130v]

Raineta - Se diz qualquer sarrafo de pau. [fl. 516v]

Resbordo - É a portinhola da popa, junto ao lume de água, para receber o navio a carga, o que se pratica os navios mercantes e charruas. [fl. 130v]

Roda de proa - É todo o redondo que sobe da quilha, até ao gurupés.

Roda do leme - É a com que se governa, está na tolda, por ante a ré do mastro da mezena.

Serviola - É um pau portátil, levadiço, que se lança em frecha do castelo de proa para fora, aparelhado com um moitão no lais exterior, para suspender as âncoras sem roçarem o costado do navio o que sucede, muitas vezes, nos turcos.

Seteiras - São uns buracos que se fazem na antepara da rabada ou nas amuradas do convés, para fazer o fogo, a mosqueteria.

Sicorda - Se diz a cinta que corre de popa a proa, por dentro, correndo as latas. [fl. 516v]

Sintas - Vide cintas [fl. 130v]

Sobrequilha - É a que assenta sobre as cavernas, em correspondência da mesma quilha.

Sobressano - É a contra quilha pela parte exterior, o que se faz para não arribar o navio, se metida em sua conta, arriba, porque assim pega-se mais o barlavento.

Tábua da cocceira - É a primeira da amurada, junto à coberta.

Tábua de resbordo - É a primeira que se cose junto à quilha, pela parte convexa. [fl. 131]

Talha-mar - É o falcão, que se produz na roda de proa.

Tamborettes - São uns círculos de madeira que fecham o mastro na coberta, encapados, para o defender da água.

Tanque - É o de proa, onde cai a água que entra pelos escovéns ou também são os que tem as bombas de roda, para receber a água que tiram.

Temoneira - Éo lugar de onde se governa o leme.

Tesouras - São uns aros de ferro com duas espigas, comumente são pequenos, dão-se pela maior parte nas falcas, para amarrar as redes.

Tolda - É meia coberta, a ré, sobre o convés.

Tombadilho - É tudo o que se levanta sobre a tolda, à popa.

Trempe - É o encaixe em que escoram os mastros, na sobre quilha.

Trincaniz - É a primeira tábua da coberta, junto à amurada.

Turco ou turcos - São uns madeiros, com gornes nos seus extremos, que de proa se produzem avante saídos como frechas que servem de suspender as âncoras, fora de água.

Varandas – Vide galerias.

Vaus das gáveas - São os braços, que lançam os mastros, em frechas, no seus calcês. [fl. 131v]

Vaus reais - São as latas mais grossas que abraçam as amuradas.

Verdugos ou virotes - São as cintas das obras mortas, virotes, especialmente, são as obras mortas que se formam sobre os pés mancos, de alto a baixo.

Vigias – Vide postigos.

Vigotas - São uns paus redondos, cheios com buracos, por onde passam os colhedores da enxárcia.

Xadrez - São os das cobertas, para lhe entrar o ar e luz, vêm a ser umas grades de pau com buracos pequenos. São também necessários para sair o fumo, na ocasião, e ainda para pelejar a gente, coberta.

Nota: Não falamos em remos, por não serem práticos entre nós, nem a sua serventia necessária para os navios grandes. Alguns estrangeiros, como os corsários ou fragatas ligeiras, trazem-nos para alguma calma ou abordagem o que rarissimamente sucede, jogam-se na coberta de baixo, entre peça e peça, para o que trazem os navios toleteiras nas amuradas, como são os postigos, e se portam entre lata e lata, em viagem

Temos exposto as partes principais do navio, com nomes e serventias próprias, que o constituem sobre prego, como se diz antes de forrar e costuma andar nas primeiras viagens, forrando-se depois de algumas, exteriormente, da quilha até ao grosso, por um e outro lado, para conservação das madeiras; definimos com particularidade, cada uma das partes de per si, para se poderem [fl. 132] tratar com propriedade, o que bastará, para prática e conhecimento daquela fábrica navegável que não só é aprazível à vista, como formidável para o respeito.

Capítulo III - Das propriedades do leme e suas definições em particular

Suposto as definições das propriedades do Leme, Bombas e Cabrestante, fiquem ditas em concurso com as partes que compõem o navio; como, porem, algumas que se deixou de tocar e por mais particular seja conveniente sabê-la, para inteiro conhecimento do que se trata, expô-la-emos agora.

Chave do Leme - É um ferro, que se enfia no primeiro macho depois do leme calado, o que é muito necessário, como já vi ser preciso, que o não ser a chave, saltará o leme fora e em parte onde que ficava o naufrágio certo e o remédio duvidoso.

Gualdrope - É um cabo que se dá ao pinçote ou cana do leme e se lhe faz arreigada fixa, nas amuradas, para o segurar na ocasião do tempo.

Molinete - É o eixo, por onde passa o pinço ou o eixo da roda, em que anda enleado o cabo do leme que lhe serve de regeira.

Pinçote - É um pau delgado que pega na ponta da cana do leme; a coberta da timoneira já [fl. 132v] hoje se não pratica, por mostrar a experiência no admirável invento da roda, que se devia desprezar, pois se governa o leme, com a roda, com segurança e sem trabalho nem risco da gente nem ocupando muita, o que pelo contrário sucedia com o pinçote, no risco de perder muitas vezes a vida, para governar, o que se abraçou dos ingleses.

Regeira - É o cabo do leme, que enlaçado ao molinete, passa pelas cobertas, a fazer as arreigadas fixas na cana do leme, pela qual se governa, com suavidade e segurança, como já dissemos.

Vergueiros - São uns cabos grossos, que se dão por fora às faces do leme para o segurar, no caso que salte fora das fêmeas.

Capítulo IV - Das propriedades da bomba e suas definições

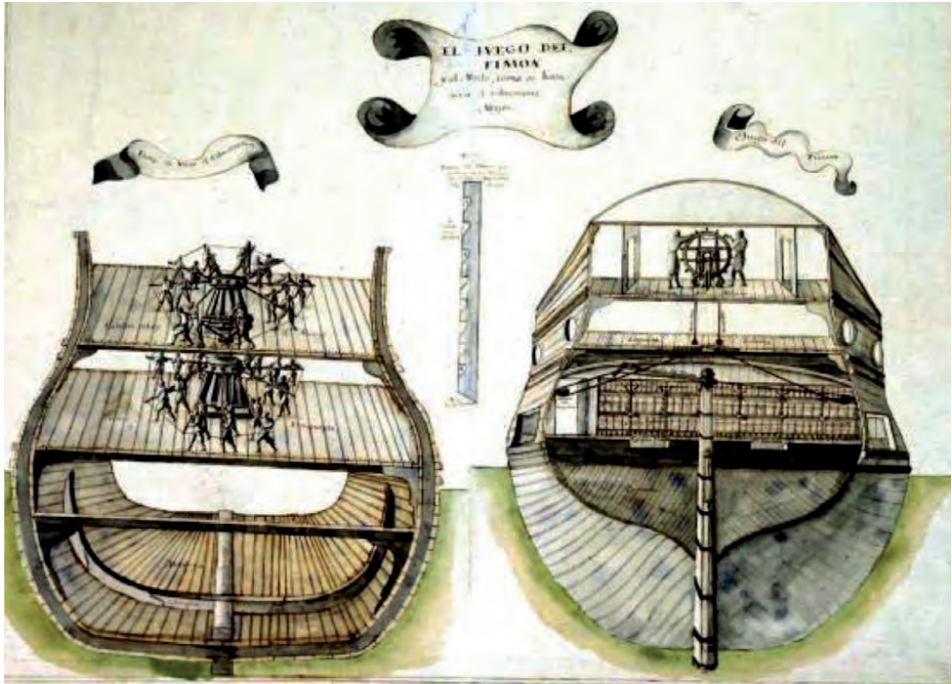
Bombas - Umhas são de mão e outras são de roda, aquelas trabalham com picota são mais manobráveis, estas trabalham com cadeias, mas em menos tempo fazem fora [mais água.]

Braçadeiras da bomba - São os ferros que servem de eixos às rodas, que tiram as cadeias na bomba de roda, os quais são em caracóis para puderem braccar em redondo.

Chapeletas - São as rodas de ferro, que de certa distância a certa distância, tem as cadeias com que tiram a água.

Espetos - São os ferros compridos em que cravam os zonchos para a atrair a água que a bomba larga pela via.

[fl. 133]



El juego del timon, in Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, 1719-1756.

Forqueta - É onde se encavilha a picota para se poder tocar.

Guarnições - São as que se fazem de sola, ao zoncho, para encher a garganta ou vão da bomba.

Junço – Vide zoncho.

Mangueira – Vide partes avulsas.

Molinetes - São os que têm as bombas de roda, na boca por onde roda a cadeia, que circulando tira a água, advertindo, que deve a cadeia andar justa, para poder atrair arriba a água, mas como trabalhando a cadeia se lassam os fuzis pelo que vem a ficar comprida, deve-se cortar fora os fuzis que a fizerem maior.

Saca-nabo - É um ferro comprido, com uma ponta virada como gancho, que serve de tirar os nabos.

Tornos - São as braçadeiras da bomba da roda com que se faz andar em torno.

[fl. 518]

[fl. 133] **Capítulo V - Das propriedades do cabrestante**

Chapéu - É a coberta do cabrestante, que lhe forma a cabeça, onde trabalham ou se metem as barras.

Chaves - É o mesmo que cavilhas, com que se fecham as barras no cabrestante.

Cunhos - São as molduras que fazem os dentes que formando a grossura do cabrestante. [fl. 133v]

Pião - É o moleiro principal que forma o cabrestante.

Muitas destas coisas e outras semelhantes, repetimos, não sem advertência, antes de propósito o fazemos, para ensinarmos a variedade de significações e uso que têm.

Capítulo VI - Da mastreação e suas definições

A palha dos mastros é arbitrária e só respeita a grandeza da embarcação em que hão de emastrear, dando essa guinda, pela embocadura do navio, como esta pela quilha e, semelhantemente, lais as vergas por onde se mede o pano e se corta a enxárcia, enramando-se e vestindo-se, com regularidade, que fica sem parte supérflua, nem defeito conhecido.

Os mastros, ainda que possam ser de um só pau real, como praticam alguns estrangeiros, principalmente os venezianos, nos seus navios de linha, pelos terem monstruosos não ficam tão fortes nem engraçados, como com as árvores compostas de madre e quartéis ou chúmeas ligadas com arrotaduras, como estilam as nações ocidentais [fl. 134] e entre nós se pratica, ficando ainda a força de três árvores, que ainda que alguma lasque ou fenda, não acontece com tanta facilidade o faltarem todos os três, suposto suceda algumas vezes o contrário, principalmente em navio que joga com descomposição ou em mar banzeiro, se caindo as árvores, não podendo nem a força delas resistir-lhe nem a cautela evitá-lo, mas então suprir a arte, remediando o dano, como em seu lugar se dirá.

Gurupés ou mastro do gurupés - É o que enforna bem na roda de proa, á maneira de frecha produzido a vante, compõe-se de pau de botaló ou do da bujarrona, que lhe faz o lais com uma verga ou duas, ainda que pouco usado, o trazer duas vergas.

Mastro da mezena - É o da ré, no castelo de popa, compondo-se de um mastaréu e três vergas, duas delas redondas, que cruzam, e uma latina em forma de aspa, prolongada de popa a proa.

Mastro do traquete - É o que se arvora no castelo de proa, envolvendo a mesma composição de mastaréus e vergas, advertindo que assim este como o grande enfornam nas cobertas, perpendicularmente sobre a quilha, descansando qualquer deles, na sua carlinga.

Mastro grande - É o do meio, que se compõe de dois mastaréus, que lhe produzem a guinda e três vergas, que cruzam na garganta daquele e estes para se lhe envergar o pano.

Mastros (Os mastros) - São as árvores do navio, em que se lhes arvora um pano e recebendo o vento, lhe presta o curso. [fl. 134v]

Mastros e mastaréus (Os mastros e mastaréus) - Os mastros e mastaréus tomam o nome das velas que arvoram.

Pau do botaló ou pau da bujarrona - É o que faz lais ao gurupés.

Paus das bandeiras - São os da popa e proa onde se largam as bandeiras e quadra.

Paus das grimpas - São os topes de todos os mastaréis, por em todos se largam grimpas, galhardetes ou flâmulas.

Paus de botaló das varredouras - São os que arma o navio no costado, em frecha, para se largarem as varredoras.

Paus de botaló para o combate - São os que se botam pelas amuradas para fora, como em frechas, na ocasião, para se não abalroarem os navios.

Paus de combate - São os que se aparelham nos topes grande, em lugar dos joanetes, para engraçar os mastros com as suas grimpas, de ordinário servem de paus de combate, os dos lais das vergas do traquete.

Paus do lais ou paus dos botalós dos lais - São os que botam fora as vergas grandes nos seus lais, como o da maior e traquete, onde se largam os cutelos.

Capítulo VII - Das vergas e suas definições

Vergas são os braços que cruzam os mastros e mastaréis, cujos nomes tomam as velas que envergam, servindo de asas para os movimentos do navio, que quando é rápido, [fl. 135] o mais arrebatado voo o não excede e na duração nenhum o iguala.

Como as vergas tomam o nome do pano que envergam, em conhecendo-se esse e o mastro em que arvoram, se ficam distinguindo todas.

Mastro grande tem três vergas, a saber: a verga grande, verga da gávea, verga do joanete grande e nos lais da maior lança dois paus do botaló.

O mastro de proa que é o do traquete tem outras três vergas, a saber: verga do traquete, verga do velacho, verga do joanete de proa e, também, paus de botaló.

O mastro da mezena tem: verga de mezena, verga seca e verga da gata.

O gurupés tem duas vergas, a saber: verga da cevadeira e verga da sobrecevadeira.

Os paus dos cutelos ou paus das varredouras, se entende aqui, os paus em que enverga o pano, em diferença dos paus de botaló, que só servem de o preparar, quando se larga.

Capítulo VIII - Das propriedades dos mastros

Aros de ferro - São os das vergas para os paus de botaló para os cutelos. [fl. 518]

Arrotaduras - São os ligamentos de cabo, que se dão aos cabos aos mastros de certa distância a certa distância, que não só fortificam mas engraçam. [fl. 135]

- Cacholas** - São uns paus redondos que se põem, como rodilhas ou coxins, no calcês por baixo da enxárcia. [fl. 135v]
- Calcês** - É aquela parte superior, que o mastro tem do cesto para cima, até ao extremo.
- Cesto da gávea ou gávea** - É a roda que o mastro forma, em cima dos vaus e, assim se toma gáveas pelos cestos, quando se fala deles ou se diz gáveas, quando se fala de pano.
- Ciânia** - Se diz a parte onde se mete o mastro da mezena sobre que arvora. [fl. 518]
- Cunha** - É uma barra de ferro que se mete no pé do mastro, com que se assenta sobre as pernadas dos vaus, por ante a vante do calcês do mastro, o que comumente se pratica, excepto alguns navios muito pequenos, que trazem os mastaréis por ante a ré dos mastros, mas é pouco usado. [fl. 135v]
- Curvatões do mastro** - São os que lança como frechas, por baixo do calcês, à face da romã e por ante a vante dela, sobre que assentam vaus, cesto e mastaréu.
- Enfornadura** - É aquela parte do mastro, que cala das cobertas abaixo, até à quilha.
- Faceiras** - São uns paus redondos sobre os vaus das gáveas, que servem de se encapelar sobre eles, a enxárcia.
- Galindrú** - É o ferro, que abraça o mastaréu à pega, por ante a vante dele.
- Garganta** - É por baixo da romã, onde anda o enxertário da verga.
- Gávea** - Vide cesto da gávea
- Guardas** - São as defensas do cesto da gávea ou de partes do navio. [fl. 136]
- Guinda do mastro** - Se toma pela sua altura, que vem a ser o comprimento do mastro, estando deitado.
- Madre** - É o pau principal, sobre que se forma o mastro.
- Mecha do mastro** - Se diz o seu pé. [fl. 518]
- Palha** - É a grossura do mastro vale o mesmo que dizer mais ou menos grosso. [fl. 136]
- Pega** - É um pedaço de pau quadrado e grosso, que se crava na cabeça do mastro e serve de apoiar o mastaréu, hoje, se praticam como em paralelogramo inteiro, mas de pau, o que antigamente era de ferro.
- Pernadas dos vaus** - São os braços dos mesmos vaus, que cruzando em quadro, como frechas, os formam, sobre que assenta o cesto da gávea.
- Quartéis** - Vide partes do navio.
- Raiz** - É o pé do mastro, que encaixa na carlinga.
- Recrame** - É o gorne no pé ou cabeça do mastaréu, por onde passa a ostaga ou virador, para o abater arriba.
- Romã** - É o cheio e grosso, que forma o mastro por baixo do calcês superior à garganta, sobre que assentam os vaus dos mastros.
- Seco** - Se chama ao mastaréu por cima da pega.
- Soleira** - Se diz o pé do mastaréu no grosso onde se passa a cunha. [fl. 518]

Soleiras - São as faceiras que servem no gurupés, em lugar do cesto, como modernamente se pratica. [fl. 136]

Sopé - É o mais alto do mastro, onde anda a grimpa.

Vaus do mastro – Vide pernadas.

Capítulo IX - Das propriedades e definições das vergas

Aros - São uns círculos de ferro que abraçam as vergas e o pau do botaló no lais.

Carro da verga - É especialmente e único, o extremo inferior da verga da mezena, estando arvorada. [fl. 136v]

Cunhos das vergas - São umas grossuras feitas nos lais, que se lhes deixam da sua palha, para embaçar neles os empunhadouros das velas e alças dos moitões que se lhes encravam.

Gornes das vergas - Vide recrime.

Lais da verga - Se toma por dois sentidos: ou lais, os extremos da verga ou lais, a sua largura.

Palha – Vide propriedade dos mastros.

Penas ou penol - É, especialmente, o lais superior da verga da mezena.

Recrime - É o gorne ou buraco, que têm as vergas nos lais, por onde passam as talhas para meter o pano nos rizes, o que é particular nas vergas das gáveas.

Capítulo X - Das propriedades das composições dos mastros e vergas

Antenas (Entenas) - Vide partes do navio; entende-se vergas, principalmente as que se levam de sobresselente, como também mastaréus, vergõntea e chúmeas. [fl. 137]

Bandolas - Se diz quando por desarvorar a nau, se lhe arvora por remédio, algum mastaréu, verga ou vergõntea, em que se lhe enverga alguma vela, para poder ir para terra, o que nunca pode ser da conta da mastreação. [fl. 136v]

Chúmeas - São umas meias canas de um madeiro com fortidão e comprimento, que se dão aos mastros com arrotaduras para os vigorar quando falham ou lascam, também se aplicam às vergas, com a mesma razão.

Enxertários - São as prisões, com que se atam as vergas aos mastros, para [que] laborem unidas, compõem-se de bastardo, çaçoilos e lebres. [fl. 137]

Mastaréus - São os segundos ou terceiros, que arvorados em guinda, compõem os mastros e verga de alto

Pega, cesto e soleiras - São composições dos mastros, Vide propriedades dos mastros.

Telha - Se chama uma meia cana de pau, mais delgada do que chúmea, aplica-se aos mastros, por ante a vante das vergas, no seu grosso, quando têm pouca palha.

Vergas - São as que cruzam nos mastros, que, tomadas assim, compõem as árvores.

Vergõntes - São paus toscos e brutos, que vão de sobressalente para algum conserto, se suceder alguma avaria nas árvores.

Capítulo XI - Das propriedades da âncora e suas definições

Âncora - É uma haste de ferro com unhas em um dos seus extremos, com tal fortidão, que caindo no fundo do mar, ferra e morde com tal com tal tenacidade, que segura o maior navio que a ela se amarra, contra a força dos ventos e braveza dos mares.

Ancorote ou ancoretta - É uma âncora pequena que serve para espisar o navio, como também uma fateixa, para amarrar o escaler ou lancha

[fl. 137v]

Anete da âncora - É o arganêu ou argola que tem em um dos seus extremos, em que se talinga a amarra, para o que se forra, primeiro, com alguma beta para não roer.

Braços - São os que nascem do extremo inferior da haste, em porção curva.

Cepo - É um madeiro que cruza a haste da âncora por baixo do anete e que serve de a fazer ferrar de unha.

Haste da âncora - É o comprimento do varão que a forma.

Olhal - É o olho ou gorne, no extremo superior da haste, por onde joga o anete.

Pata ou patas - São as unhas que têm os braços, nos extremos, em forma triangular com que prende e ferra, ferindo o fundo.

Unha ou unhas da âncora - São as patas dos braços com que ferra.

Capítulo XII - Da amarração e suas propriedades

Ainda que pareça supérfluo este capítulo [fl. 138] da amarração, pois as suas partes e definições vão incluídas nas mais, como vamos pondo a cada coisa o seu pertence, segundo essa ordem, é preciso apontarmos á âncora, a fábrica que envolve o seu uso, para prosseguirmos com a mesma regularidade, na exposição que levamos, de tanta variedade.

Amarração em geral, consta das partes abaixo declaradas, que não definimos, por se acharem nos capítulos a que cada uma toca em particular.

Amarra	Espeque
Amarreta	Estropo
Âncora	
Ancoreta	Ferro de amarra
Ancorote	
Aparelho	Gaxeta
Arinque	
	Haste
Beta	
Bossas	Michelos
Cabo de além larga	Patesca
Cabo do turco	Proa
Cadernal	
Cavirão	Virador

Capítulo XIII - Das partes do escaler e suas propriedades

Escaler, galera ou chalupa, [fl. 138v] como lhe chamam alguns estrangeiros, são como faluas pequenas, de seis até dez remos, com o que se servem os navios, especialmente os oficiais.

Bote, esquife ou guros, são os escaleres mais pequenos, de quatro remos até seis, que tem o mesmo exercício.

Lanchas, são as grandes que servem de fazer aguada, de espisar o navio, levar âncoras e trazer amarras, são as destinadas para o serviço do navio, vogam de palamenta, que vem a ser dois em cada banco, como a galé, jogam sete ou nove por banda. Com diferença dos escaleres, porque não têm polidez nem ornato, nem se rema de voga; são fortes e toscas, especialmente as nossas, mas por isso boas para o que fica dito, como capazes de fazer qualquer abordagem, como em seu lugar se dirá.

Definições em particular das partes que compõem o escaler ou lancha

Agulha de escaler - É a que traz no cadaste junto à patilha, que serve de macho ao leme, em que anda.

Assentos - São os que tem o escaler à popa, no leito e o mesmo se entende na lancha.

Bancos - São os que atravessam de amurada a amurada, onde se sentam os falueiros ou remadores.

Bolas - São as que coroam os mastros, para os ornar e aprazer.

Borda e todas as mais propriedades, semelhantes às partes do navio. Enxárcia ou velame [fl. 139] nos capítulos gerais se podem ver, porque aqui só pomos as que lá senão podem ver, com facilidade.

Chumaceiras - São onde trabalham os remos.

Defensas - São uma aduxas de cabo, na figura de roda pequena, das que se põem várias pela borda, pela parte de fora, para quando abalroar não fazer rombos.

Fateixa - É um ferro com quatro braços curvos e em cada extremo com uma pata, para dar fundo e se amarrar o escaler, em qualquer parte.

Governo de lancha - É a agulha e fêmea do leme.

Guardim – Vide massame.

Leito - É a praça que tem o escaler a ré, onde transporta a gente.

Moletim – É, especialmente nos barcos do rio, uma vela como a de botaló.

Molhelha - É uma detença de cabos enrolados com artifício, que comumente trazem as lanchas à proa, circulando a borda, pela parte de fora.

Pá do remo - É a parte mais larga, que se mete na água.

Punho do remo - É a parte por onde se lhe pega e empunha.

Toleteiras - São as casas onde trabalham os remos, especialmente sendo de voga, o que praticam muito os estrangeiros, por ser mais pronto o armar ou desarmar dos remos.

Toletes - São os tornos que se metem nas bordas do escaler ou da lancha, onde prendem os *[fl. 139v]* remos por meio de estropos, que os fixam para vogarem.

Vara da vela - É aquela que a cruza, arvorada, depois de envergado no seu mastro.

Vertedouro - Vide partes avulsas, o que é necessário como os baldes comuns, para o serviço do escaler, que em lugar da bomba, lhe possam esgotar a água.

[fl. 115v] Capítulo XIV - Das propriedades avulsas

Ampulhetas (Empulhetas) - São tubinhos de arcia. *[fl. 117]*

Agulha de marcar - É um instrumento, com que se marca o sol e se sabe, a variação da agulha. *[fl. 115v]*

Agulha de marear - É um instrumento, que mostra o caminho, que há-de seguir o navio.

Alcatrão - Se diz breu, líquido que vem de fora, para alcatroar cabos e navio.

Alfez - É chapa em que abre o poisson o buraco no que se abre. *[fl. 515]*

Anéis - São duas madeixas de cabo, em forma de anéis soltos, que servem para emastrear. *[fl. 115v]*

Antenas (Entenas) - São os sobressalentes dos mastaréis e vergas. *[fl. 117]*

Aparelhos reais - Não são coroas porque estas compõem-se de amantes e polés e os aparelhos reais compõem de amantes e cadernais. *[fl. 515]*

Arca - Vide poleame e também Se diz arca, o punho da vela, porque o forma. *[fl. 115v]*

Archotes -São de cera, para fazer luz, o farol.

Arganeús - Vide partes do navio.

Arpéus - São uns ferros como fateixas, com cadeia em um dos seus extremos; servem para as abordagens, para atracar o navio.

Arreigada - É a parte do cabo que se faz fixa, para o resto laborar.

Baderna - Se diz o remate de qualquer cabo, principalmente o dos colhedores.

Baiardo – Se chama a qualquer cabo, surdo, que se liga a outro, em ajuda, para puxarem por ele, com dobrada força.

Balas de sebo - Que, servem para tapar os rombos.

Baldes - Os comuns, com que se tira a água, para lavar o navio.

Balsos - Se diz os cabos com que se amarram pela cintura, os marinheiros e calafates, para fazer alguma obra, ao navio, pela parte de fora.

Bandejas - São as comuns, em que come a gente.

Barricas – São as vasilhas, com meias pipas, em que vão os víveres.

Barril de seco - Se diz o que leva fazenda seca e que não serve para água.

Barril estanco - Se diz o que leva coisa líquida.

Bicha -Se diz algum sapatilho guarnecido de gacheta, que lhe faz uma arreigada solta, de cinco palmos, em que se mete o gato de qualquer talha, quando a ela se dá a algum cabo, para o caçar, como alguma escota.

Boças - Vide cabos.

Bóia - Se diz a que se larga com o arinque, para mostrar onde caiu a âncora, quando se molha; faz-se de um barril ligado com cabos ou de pau leve, que bóie. [fl. 116]

Bolas - Se diz as que se metem nos paus dos botalós para os apartar, no que há também moda, porque depressa se não trazem, o que não louvo.

Bombas - Se diz as particulares com que se tira água ou vinho das pipas, que são uns paus furados onde cadeias.

Botão -Se diz o ligamento de qualquer cabo a outro, com que se segura o chicote, quando se faz fixo a algum, feito de arrobem ou de merlim, em diferença da pinha, que é do próprio cabo.

Botica - A que a nau leva, com remédios, para enfermos e feridos.

Botijas - São as que os soldados e marinheiros praticam, para receberem a sua ração de vinho ou água ou também, as que se fazem, nos estais ou cabos.

Botilhão - São umas ervas como arcos de barril, que andam junto das costas à superfície da água de nossa vizinhança de terra.

Breu -É o material com que se bream os navios.

Brim - É o pano de que se fazem as velas miúdas.

Bronze - É uma chapa de ferro em que se encosta ou trabalha um ferro. [fl. 515]

Bronzes - São, duas chapas onde trabalham os pernos, das rodas dos gornes. [fl. 116]

Busca-vidas - É uma fateixa de quatro braços, sem patas, que serve para tirar as amarras ou as âncoras, perdidas.

Cábrea - É o engenho ou armação, que se faz em qualquer outro navio, para emastrear o navio o que o enlinara.

Cadeira - Se diz lugar onde o cadeireiro ou estrinqueiro manda o leme; hoje, comumente, é onde governa o timoneiro.

Caldeira - É o tinelo onde se faz de comer para a gente. [fl. 116v]

Candiriça - Vide cabos.

Canivete - Se diz um pau com um molinete em um dos seus extremos, que prepara na popa da lancha, para se levar qualquer ancorote.

Capotilho - Vide poleame.

Carnequim ou bugio ou mochado - É um instrumento de pau e ferro, fortíssimo, com uma roda interior, com que se dá força e se levanta todo o peso, para o suspender, como se faz à artilharia, para a montar.

Carretel - Se diz o carrete onde se embrulha a linha da barquinha com que os pilotos medem o curso do navio.

Carta de marear - É o mapa, por onde se navega.

Casco - Vide partes do navio.

Castanha - Vide partes do navio.

Cata-vento - É uma grimpa ou bandeirinha que os pilotos trazem a bordo do navio, para lhe mostrar o vento, do que não usam os estrangeiros.

Catre - É o em que dormem nas cobertas, os oficiais.

Cavilha - Vide partes do navio.

Cavilha e caçonete - Vide poleame.

Cavilhão - Vide partes do navio.

Cavirões - São uns paus que se metem nas alças dos aparelhos. [fl. 515]

Celhas - São as comuns do serviço do navio, que servem para o baldear. [fl. 116v]

Cepo - É a golilha. [fl. 119]

Cepo - É o em que se parte lenha.

Cepo morto - É um poste, na terra à borda da água, a que se amarram os navios. [fl. 116v]

Chaveta - É uma tala de ferro, que se mete no extremo de qualquer cavilha, para a segurar.

Copez - É um pincel, com que se alcatroam os navios ou também um cabo, vide cabos.

Corriola - Vide botilhão, com pouca diferença, ao menos sem a mesma insinuação.

Coxim - É uma manta pequena, de cabo, feita de fio de carreta, serve para forrar as vergas que as não roam os cabos.

Croque - É uma vara comprida, ferrada em um dos extremos, com gancho, que serve para atracar, como no exercício do escaler. [fl. 117]

Cunhas - Vide mastros.

Empunhador - Vide cabos.

Encerados - São os panos de lona alcatroada para cobrir os xadrezes do navio que não entre água nas cobertas e incomode a gente.

Engandura - Vide cabos.

Envergues - Vide cabos.

Esguncho - É um pau de duas mãos com um vertedouro comprido para aguar o navio pelos costados do mar à borda, para conservação dos madeiros o que serve para quando está no porto. [fl. 515]

Esparrela - É a invenção que se faz, em lugar dele mas é falsa. [fl. 117]

Espelhos - São os buracos que fazem os panos nas velas, o que se toma com breu.

Espeques - São uns paus, toscos e brutos, ainda que alguns abertos à serra, como os trazem os estrangeiros porem, não são s mais fortes, servem algumas obras do navio, principalmente para a artilharia.

Estpetos - São os dos paus das grimpas, onde andam elas.

Estoupeiros - São uns pincéis, de estopa ou de pele carneira, que servem de alcatroar o navio ou de enxugar o escaler.

Estropos - São uns círculos de cabo, corrido pelos chicotes, mais ou menos pequenos, que servem, avulsos para fazer força a qualquer cabo ou também dos remos do escaler por onde prendem e seguram nos toletes.

Falças (Esfacalçaduras) - São os remates que se fazem aos chicotes dos cabos, o que se faz com fio de vela, para que se [não] desfiam ou destroçam.

Fardetes - São uns sacos de estoupa ou de lã que se levam para as arrombadas. [fl. 515]

Fardo - É um embrulho de fazenda, principalmente de roupa. [fl. 117]

Filele - É a droga, de que se fazem as bandeiras. [fl. 117v]

Fisga - É uma haste de pau, como um tridente, de ordinário sem quatro pés, mas com farpas que serve para fisgar o peixe.

Fogão - Vide partes do navio.

Forno - É o que se leva para cozer o pão, principalmente os generais.

Forro do cabo - É o que se dá, com malhas, a qualquer cabo ou também se dá de sola às vergas, para se não roçarem; o que se dá às tralhas das velas e mastaréis, para o mesmo fim.

Frainel - Se diz o btão que se toma a algum cabo dado a alguma parte, para que não corra.

Frisa - É o pano, com que se forram as portinholas.

Funil - São os comuns.

Gamotes - São baldes de couro. [fl. 515]

Gato - É um gancho de ferro, que serve de pegar e prender a coisa. [fl. 117v]

Governo da lança - É a agulha do leme.

Graxa - Se diz a mistura de ou da gordura do tinelo para dar nos mastros e e costado.

Griseta - É um candeeiro, de azeite, que serve dentro, em qualquer lanterna ou lampião.

Guindaste - É o mesmo ou quase que uma cábreá que na serventia, porem diferente na figura e modo de servir.

Guindola - Vide partes do navio.

Lais de guia - Se diz um balso singelo que se dá a qualquer cabo.

Lambazes - São os esfregões com que se enxugam as cobertas, depois de baldeadas; são feits de fio de amarra velha, em forma de uma porta, grande.

Lampiões - São umas lanternas grandes, a que se chamam lampiões de correr, em diferença de outros maiores, a que chamam de correr ou dos pequenos, que são as lanternas, todas tem o officio de guardar a luz que se não apague nem passe fora.

Lanternas - São as comuns. [fl. 118]

Lastro - É o peso, que se mete no porão do navio, para andar à vela. [fl. 117v]

Lebres - Vide polcane.

Legra - É um verrumão de meia cana, com que se abrem as bombas.

[fl. 118]

Lembrete - É a memória de peso que tem a peça do cabo, também se põem lembrete na enxárcia se, se desapareilha.

Linga - Vide cabos.

Lona - É o pano de que se fazem as velas.

Maca - É um panal, que serve de cama, aos soldados e marinheiros.

Mangureira - É uma manga de couro, ou de lona alcatroada, que serve de ir por ela a água para os tonéis ou de ir por ela a da bomba.

Mantimento - Se diz os víveres em comum.

Mecha - É uma volta, que se faz com o chicote de qualquer cabo, por onde se enfia esse, segurando-se a volta com um botão.

Mixelos - São uns cabos de gaxeta ou de beta de esparto ou de linho que servem de fer-rar ou amarrar a amarra às boças ou quando se leva de talingar ao cabo de ala e larga.

Moitão - Vide poleame.

Molhela - É uma obra de cabos, em forma de morcela, que serve para se cingir aos mas-tros e mastaréis, para no caso de saltarem as boças das vergas, prenderem nelas.

Molinete - É eixo de pau ou de ferro, que anda em redondo, sobre si.

Nó de porco - É um nó por particular, que fazem os marinheiros, emendando um cabo em outro.

Olhal ou olhais - Vide partes do navio.

Palomas - São uns novelos de mialhar quando quando estão em pau.

[fl. 515]

Passador - Se diz um ferro, à maneira de ponta de boi, que serve de cozer os cabos.

[fl. 118]

Paveses - São umas sanefas de pano encarnado, que guarnecem as falcas e guardas das gâveas, servindo de cortinas, para enfeitarem o navio.

[fl. 118v]

Pesos - Os de pesar a ração, da gente.

Picadeiro - É um cepo em que se parte lenha.

Pinha - É um botão, de ordinário grande, que se faz no chicote de qualquer cabo.

Plumo - É um peso de chumbo, que serve de sondar. É também o ferro com que se examinam os inchaços de água da bomba.

Poisson - É um ponteiro de ferro para abrir o buraco em qualquer chapa.

[fl. 515]

Poste - É um cepo, fixo em qualquer parte, principalmente em terra, a que se amarra alguma coisa.

[fl. 118v]

Prancha - É uma tábua, que serve de ponte para entrar para o escaler ou Se diz qualquer tábua que serve para o navio.

Pranchadas - São umas pastas de chumbo que serve de cobrir os fogões da artilharia, também guarnecidos com estopas de tapar os rombos.

Rabicho - É uma ponta de corda, feita pela maior parte em trança, que serve de arreigada a qualquer moitão solto ou também Se diz certo conserto que se faz ao chicote de qualquer cabo para se não desfazer.

Raspas - São sachos de ferro, de dois cortes, com que se raspa o navio.

Remos - São os que trazem alguns navios, pequenos, à maneira dos remos de qualquer escaler.

Renard - É uma rosa de rumos, feitos em furos, que serve para observar as ampulhetas que anda a nau em cada rumo.

Roca - Vide obras de marinheiro.

Rocega - É um busca-vida com um cabo, com que se tiram as âncoras perdidas. [fl. 119]

Rodilhas - São umas braçadeiras de cabo grosso, que se põem nas vergas sobre que gorem as escotas das gáveas, para se não mostrarem, nem as mesmas vergas. [fl. 118v]

Sargaço - É uma erva que se vê sobre o mar principalmente em certas partes. [fl. 515]

Sobressalentes - São todas as coisas que vão de sobre mão para o fornecimento do navio. [fl. 119]

Tábua de rumos - É uma tábua larga e curta, que serve de se lhe escrever os rumos, empulhas, ventos que reinam em cada quarto.

Tacos - São os que se levam de sobressalentes, para tapar os rombos que fizerem as balas, na ocasião; também se diz os com que se carrega a artilharia.

Talha - Vide cabos.

Tinelo - É a panela de donde comem todos ou bebem.

Toldo - É um pano com que se cobre o navio ou escaler.

Toletes - Vide partes do escaler.

Tonel - É a vasilha em que vai a água, de viagem. Leva mais de pipa.

Trempe - Vide partes do navio.

Tréu - É uma espécie de lona, estreitinha, de que comumente fazem os barcos, as suas velas.

Trinca - Vide cabos.

Unhões - Vide cabos.

Vasilhas - São as pipas, em que vai a água e o vinho.

Vassouras - São, as com que se varre o navio e são precisíssimas para a sua limpeza. [fl. 115v]

Vela - É qualquer que dá luz. [fl. 119]

Vertedouros - São umas colheres de pau, grandes, para botar água fora, que faz o escaler ou lancha.

Vinhateiras - São uns cabos delgadinhos, que se dão aos ovéns, para prenderem as aduchas de cabos colhidos.

Xareta - Vide cabos.

[fl. 119v em branco]

[fl. 140] **Tratado Terceiro****Da enxárcia ou massame em geral****Capítulo I - Do massame em geral**

Suposto se possa dar tarifa para proporção dos cabos como quase que se pratica entre os ingleses não faremos menção de tal porque a experiência ensinará o lote do cabo com que se deve praticar porque mais se deve atender para a qualidade do que para a quantidade da enxárcia.

Enxárcia - Em geral se diz, todos os cabos em peça que se enrama e serve o navio, em particular se diz, os ovéns de qualquer mastro com que se apoiam ou se entende, também, os cabos velhos sem serventia para laborarem.

Massame - Se chama a todos os cabos de uso com que se vestem e enramam os mastros, vergas e velas.

Nota: Não diremos da proporção dos cabos a grossura que devem ter, a qual se conta por polegadas, porque ainda que haja muita regra, a melhor, é serem bons e finos, que aliás não prestam, pois se rompem facilmente e, no melhor, faltam.

Alanta - É um aparelho que se dá especialmente ao costado do navio, para levantar e adriçar o navio, depois de ter virado de querena.

Amante - Se diz todo o cabo, que sendo a arreigada de um dos seus chicotes a alguma parte como ao calcês do mastro, testa da vela ou verga da gávea, liga-se o outro chicote algum moitão, cadernal ou polé, por onde passa o cabo para gornir aparelho.

Amantilhos - São os cabos que com as arreigadas ao calcês ou pega, vão a passar por moitões aos lais das vergas, servindo de as amantilhar, pondo-as em equilíbrio, advertindo que os amantilhos das vergas das gáveas servem de escotas dos joanetes

quando se largam e semelhantemente os amantilhos da cevadeira à sobrecevideira, que lhe servem de escotas.

Amarra - É o cabo mais grosso e forte que tem o navio, com mais ou menos braças, consta de três viradores unidos e cada um de três ramais, ficando com fortidão tal que por ela se amarra o navio, talingado à âncora.

Amarra engaiada - o que poucas vezes se pratica e, quando sucede, é só em navios pequenos - Se diz aquela, que se forra com betas e cabos velhos e esses cheios de nós, para que se não rompa e se escame no fundo, a amarra, se se surge em porto sujo de pedras.

[fl. 140v]

Amarreta - É uma amarra delgada, que tem menos polegadas em grossura e peso, do que uma amarra real.

Amura ou amuras - que tomam o nome das velas que amuram - São os cabos, com as arreigadas nos punhos daqueles que amuram e levam o pano para a parte do vento.

Andorinho - É uma conta de pau, por onde se passa certo cabo para laborar claro.

Andrebelo - Se diz em comum a todo o cabo singelo, que passa por um moitão com a cozedura ao calcês da verga ou tope ou em parte semelhante, que serve de levar arriba os cabos, para se passarem e aparelharem nos seus lugares.

Angue - É o cabo que encapela no calcês do traquete, por ante a vante, vindo cruzar o mastro por baixo da romã, por ante a ré e a fazer a arreigada no gurupés, servindo de apoiar o mastro contra a ré.

Apaga-penol ou apaga-penóis - São os cabos com as arreigadas nas testas das velas, particularmente da maior e traquete, que gornem por ante a vante delas indo a passar por moitões, com as coseduras aos calcês dos mastaréis, descendo, por ante a ré dos mesmos mastaréis, à tolda e castelo de proa onde dão volta; servem de apagar o pano do lais das vergas, quando se carrega arriba.

Aparelho - É um composto de cabo e moitões que se ajudam por gornes a dar força a alguma coisa, para o que serve no serviço do navio, como para meter dentro artilharia, lancha ou carga.

[fl. 141]

Arinque - É o cabo que se lhe faz a arreigada nos braços da âncora, ou mais ou menos braças, prendendo pelo outro chicote uma bóia, que serve de demonstrar a âncora, quando se lhe dá fundo.

Arrebem - É um cabo delgado, que de ordinário se faz de xerva, serve para botões, amarrar cabos e consumo do navio.

Arreigada, simplesmente - Se diz o chicote ou parte de cabo, que se faz fixo a alguma parte, que vale o mesmo que a prisão por onde se amarra.

Arreigadas - São uns cabos que vêm da enxárcia dos mastaréis, passando pelas gáveas, a fazer fixos nos ovéns da enxárcia grande.

Aúste - São duas amarras, aboçadas uma na outra, para se poder dar filame à amarra quando se surge, em diferença da amarra solteira, que assim se acham sendo uma só.

Balroas - São as boças de cabo que se dão ao navio que há-de virar de querena, para que não meta mais do necessário, depois de virado, no de ir buscar a borda.

Bastardo - É o cabo que forma o enxertário passando pelos caçoilos e lebres o circula em redondo.

[fl. 141v]

Beta - É qualquer cabo simples, de linho ou esparto, que serve para o serviço do navio e forma as mais obras.

Boças - São em geral várias, porque é todo o cabo, que com a arreigada fixa a alguma parte, nele se amarra e se segura outro qualquer.

Boças das vergas de cevadeira e seca, boças das escotas das gáveas, das amuras, das amarras e âncoras, como também da lancha e escaler - e todas aquelas que se tomam aos cabos, para não correrem.

Boças, em particular - São as das vergas grandes como as de cadeias de ferro, para a ocasião, além de outras de cabo que muitos navios trazem.

Bolinas - São os cabos que se cosem às testas das velas, para abrirem o pano e boliná-lo ao vento.

Bracelotes - São uns cabos curtos, em cujo seio se aparelha um moitão com as arreigadas aos lais das vergas por onde o braço ou braços grandes.

Braços - cujas arreigadas tem diferentes lugares, o que o uso ensinará - São os que passam por moitões cosidos ou com as arreigadas deles aos lais das vergas e servem de braceá-las.

Brandal ou brandais - São os cabos, que dados aos calcês dos mastaréis, apoiando-os contra a proa, caíem a ré a fazer as arreigadas, fixas nas falcas, pela parte exterior, por meio de chapas de bigotas e colhedores.

Brióis - São os cabos com as arreigadas na esteira das velas, que passam por ante a vante delas, por moitões cosidos às pernas das vaus das gáveas ou aos calcês. Servem para carregar o pano arriba.

[fl. 142]

Briol - Vide brióis.

Burro ou burros - São os cabos com as arreigadas nos primeiros ovéns da ré do mastro grande, passando por gornes dados ao carro da mezena, servem de alá-lo a um e outro bordo.

Cabo de ala e larga - É um cabo grosso com qualquer amarreta guarnecido por todo ele com botijas, como nos de cordão, o qual é aboçado por duas alças que se lhe fazem nos chicotes; serve de levar à amarra a gornir ao cabrestante.

Cabo de cadeira - É qualquer cabo que se bota do portaló do navio, ao escaler ou lancha quando chega a bordo, para se atracar pela popa ao navio, como também se lhe dará o cabo de proa, para se amarrar.

Cabo do turco - É o que manobra nele, suspendendo a âncora fora de água, para se tomar nas boças, o qual serve de aparelho por passa no turco e por um moitão de gata.

Cabos do portaló - São os cabos que ali estão fixos, para a gente subir e descer.

Cabresto - É o cabo que vai da garganta do gurupés a passar no beque, por ante a vante, junto ao lume de água.

Candeliça - É um aparelho pequeno, que consta de um cabo delgado, que manobra por dois moitões e sua proporção serve de içar ao tope bandeiras, flâmulas e lampiões de correr, para os sinais ou para largar na pena da mezena, o mesmo.

[fl. 142v]

Carregadeira ou carregadeiras - São uns cabos delgados com as arreigadas nas testa das velas, por ante a ré, como da maior e traquete que servem de lhe ajudar a apagar os bolsos quando se carregam ou também se dão aos enxertários para os ajudar a descer quando se arriam as vergas.

Colhedor ou colhedores - São uns cabos que passam pelas bigotas aparelhando os ovéns ou patarrazes para os entesar.

Contra-amura ou contra-briol, por exemplo - São os cabos que dobram a força, ajudando os principais, semelhantemente se entende os demais.

Contrabraceletes - São segundos braceletes, para se faltarem estes, servirem, que por isso se trazem crespos ou baganaís.

Cupês ou patarrás - São os primeiros ovéns, assim do mastro grande como da proa, singelos, que se enfrecham com a enxárcia, servem de apoiar o mastro de um e outro costado, tirando a ré contra o mastro grande.

Driça ou adriça, genericamente - São os cabos que levam as vergas arriba e arriam para se marearem.

Empunhadouro ou tomadouro - São uns cabos delgados como arrebéu ou passa-deira com que se empunham as velas nos laís das vergas para se envergarem ou meterem nos rizes.

[fl. 143]

Encapeladura da enxárcia - Se diz toda aquela parte que encapela no calcês por cima dos vaus.

Enfrechadura - São uns cabos delgados que atravessam a enxárcia servindo-lhe de escada, para subir a gente e descer, ao que se chama enfrechate, tomado cada um de per si.

Envergues - São uns atilhos, com que se enverga a vela na verga ou se mete nos rizes.

Enxárcia - São os ovéns de todos os mastros e mastaréus e vergas e também são os cabos, que passam as amuradas a fazer arreigada nos arganéis das portas ou portinholas pela parte exterior que servem de as içar e arrear.

[fl. 143v]

Espia - Se diz qualquer cabo ou virador, que do navio se dá noutro ou a terra ou também talingado a algum ancorote, dando-se-lhe fundo sobre que vira, para melhorar o navio, fazendo-se à vela ou mudando de amarração.

[fl. 143]

Estai ou contra-estai, em geral - É o cabo que encapela no calcês por cima dos vaus, por ante a ré de todo o mastro, para o segurar a prumo, tirando a vante contra a carlinga e estribando-lhe a cabeça, é tão principal o estai, que o real fazem-no de amarra nova, e da mais forte que há.

Estingues - São uns cabos que aparelham nas vergas, como nas grandes ou nos calcês dos mastaréus, que passando por gornes, fixos nos punhos das velas, servem de os levar arriba, quando se carrega.

Estralheira - É um aparelho que consta de beta e polés, por cujos gornes passa, ajudando-se para guindar qualquer peso moderado que recebe a nau.

[fl. 143v]

Estribos - São uns cabos que correm ao longo das vergas, do laís para o meio, em que se estribam e firmam os marinheiros, quando ferram a gávea ou qualquer pano.

Filaça - Se diz o fio simples de qualquer cabo desfeito ou também se chama fio de carreta, serve para amarrar e ligar em remate.

Fio de vela - É o fio de coser as velas, dele se fazem as palombaduras a que vulgarmente se chama, barbante.

Gacheta ou gachetas - São umas tranças de fio de carreta ou também umas cintas, que se servem de envergues ou de cintas, com que se ferram as velas.

Guardim - É o cabo, especial, que serve de braço à vela do escaler ou lancha.

Guias - É qualquer cabo ou virador que se dá ao calcês do mastro grande, fixo a vante, a que se fazem fixos os aparelhos, para meter os mastros ou carga a bordo.

Linga - É um cabo de dois seios, que se aplica a qualquer pipa, fardo ou caixa para se guindar, dentro ou fora do navio. [fl. 144]

Mealhar - É cabo feito de duas filaças, que serve para amarrar os botões ou frainéis.

Merlin preso - É um cordel, como de pião, que serve para os botões e falcaçaduras.

Ostagas - São uns cabos que sustentam as vergas por uns moitões, que lhe dão de

Ostaxa - São os mesmos cabos, com a mesma serventia, mas em grossura moderada.

Ovém engaiado - É aquele que é guarnecido com arrebém ou passadeira, pelos vãos (dos seus) ramais que o formam e que serve para o vigorar e brincar.

Ovém ou ovéns - São os cabos grossos que formam a enxárcia, vale o mesmo, cada um deles, que um patarrás, porém, em diferença destes, são aqueles enfrechados.

Palombas - São uns cabos que estão nas vergas, onde se fazem fixos os chicotes das ostagas. [fl. 144v]

Papa-moscas - Se diz à arreigada do estropo do cadernal do estai real, tomando o nome da parte do navio onde se passa, que é na roda de proa.

Passadeira - É um cabo delgado como arrebém e vale o mesmo, sem diferença, que serve para rede das arrombadas, botões, envergues, estropos e que serve para segurar os remates e ainda para empunhadouros. [fl. 144]

Patarrás - Vide cupês. [fl. 144v]

Pé-de-galo - É um cabo delgado, com muitas pernas como de aranha, serve de perigalho ao penol da mezena e de defesa por ante a vante do cesto da gávea da mesma vela, para que se não encapele por esta parte, ao ferrar ou içar

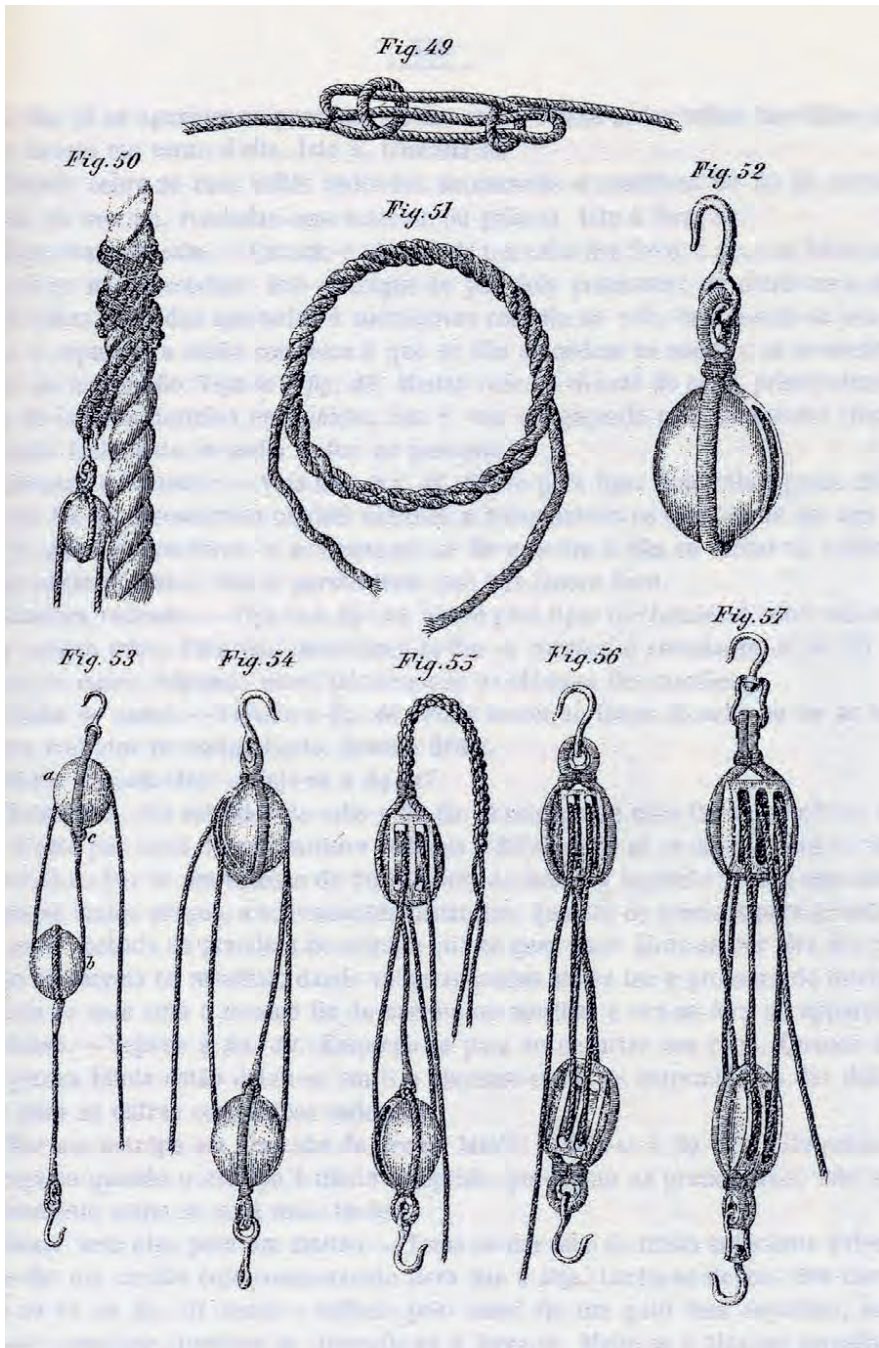
Peias - que se dão por vários modos - São os cabos que se passam por moitões, de ovéns a ovéns, para entesar a enxárcia e segurar o mastro, quando o navio joga, que aliás não é necessário nem parece bem, suposto a cautela não seja feita.

Pirigalho - É o mesmo que pé-de-galo, com a mesma serventia.

Poas - São três pernas de cabo, com por dois seios, com as arreigadas nas testas das velas, por onde tira a bolina, que uma e outra coisa a constituem.

Proiz ou proizes - São os viradores ou amarras que se dão do navio a terra, para o amarrar, tendo uma âncora no mar

Rede - É a que se faz nas falcas para se fazerem as arrombadas. [fl. 145]



Estropos, etc. in *Tratado do Aparelho do Navio*, João de Sousa Bandeira, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.

Regeira - É qualquer virador que se dá pela popa do navio, para que não vire ao fluxo da maré ou também se diz regeira, o cabo da roda do leme que lhe rege a cana, se bem não é muito usado, chama-se-lhe regeira como cabo de leme.

Retenidas - São os cabos ou talhas, que se dão a alguma coisa para a suster, pela parte oposta, como o meter dentro as peças e segurá-las, que não vão fora sem vontade de quem as labora.

Retranca - É o cabo que serve de troça ao enxertário da verga da cevadeira, aparelha por baixo do gurupés e vem fazer a arreigada entre a cabeça do laís e a cabeça do leão e o gurupés.

Sergideiras - São uns cabos, especialmente nas gáveas, com as arreigadas nas testas, por ante a vante do pano, que vão passar nos calcês dos mastaréis grandes e por ante a ré deles vem a dar volta nas cobertas e só as gáveas tem a sergideiras com a mesma serventia que os apaga-penóis, excepto a mezena, que tem várias sergideiras, que abraçam valuma e esteira para o mesmo fim; as gáveas também têm sergideiras, a que chamam de abraçar, por ante a ré das mesmas gáveas que servem como as mais.

Sondareza - É um cabo branco de linho, como passadeira, que contem muitas braças, marcadas de dez a dez ou de cinco a cinco, prendendo por um dos seus chicotes um prumo, cujo extremo inferior é ovado, para se poder levar e assim conhecer a tença, quando se for à sonda, em qualquer costa de mar ou porto ou serve para se ir sondando algum baixo, quando se receia ou a vizinhança de terra.

Talha - É um aparelho ligeiro, que consta de dois moitões de um gorne ou de um moitão e um cadernaite, por onde passa uma beta que alem dos seus gatos, que se cosem aos moitões, inteiramente a faz, o que serve para atracar ou dar força a alguma coisa.

[fl. 145v]

Teia - Se diz quando se leva a âncora, pela amarra própria.

Tomadouros - Vide empunhadouros.

Tralha - É o cabo que orla a vela, em redondo.

Trapa - É qualquer cabo surdo que se dá ao escaler, lancha ou fardo ou coisa semelhante, para o atracar e chegar que não vá ao vaivém, principalmente quando o guindam.

Trinca ou trincas - São os cabos que ligam o gurupés ao falcão, com repetidas voltas, socadas e esganadas para o fortalecerem e apoiarem; se dão também ou fazem trincas aos mastaréis nos calcês dos mastros, sobre que arvoram, para os segurar, o que muitos não praticam.

Tripa - Não tem prática, é como adriça de dois cadernais, para as vergas grandes

Troça - É o cabo que forma o enxertário, principalmente a verga da mezena com singularidade que se ala e larga.

Vergueiro ou vergueiros - São uns cabos grossos e surdos, cujos chicotes fazem as arreigadas fixas aos seus arganéis, como do leme ou das carretas.

[fl. 146]

Virador - É um cabo grosso, de ordinário de três ramais e cada um de fio solto mas em quantidade grande, que o fazem fortíssimo, pelo que serve nas obras de maior força que tem o navio e este se chama virador de massa de tantas polegadas.

Virador calabroteado - Se chama a um virador feito de três cabos simples e cada um de três ramais.

Unhões - São uns cabos curtos, como o de três até cinco palmos, com uma pinha em cada chicote, que servem para bossas para as escotas da gávea e para se coser à tralha da vela, na ocasião, se as balas o cortam.

Xareta - É uma rede de cabo, grande, que serve para cobrir o navio no poço, que se entende o vão que há da tolda ao castelo de proa.

Xerva - É a enxárcia velha ou essa que se faz de cabo velho.

Zarro - É o cabo com que se amarram as gáveas aos calcês, depois de ferradas, também se diz cabo zarro, aquele que é duro.

Capítulo II - Dos cabos compostos

Cabos compostos, dizemos em diferença dos simples, [fl. 146v] são aqueles que para servirem se compõem de cabos dobrados ou diferentes ou com moitões.

Definições dos cabos compostos em particular.

Alanta - É aparelho que consta de beta e cadernais.

[fl. 519v]

Alça ou alças - As da verga da gata, se diz um cabo curto com duas alças no chicote.

[fl. 519]

Amante polé - Consta de coroa com um moitão, amante e polé, beta e moitão.

Andribebo - Compõe-se de um cabo e moitão de rabicho, por onde gorne.

[fl. 146v]

Angue - Compõe-se de um cabo, beta e cadernais

Aparelho - Consta de coroa, beta e cadernais.

[fl. 519]

Arricabre ou arricabres - São uns cabos que dão ao leme no açafração em ajuda dos machos se estão fracos.

[fl. 519v]

Arridas - São os cabos que servem de guias ao leme quando está a calar, atracando o navio para cair nas fêmeas.

[fl. 519]

Aúste - Compõe-se de duas amarras, aboçadas uma na outra.

[fl. 146v]

Bolina - Consta de poas e amante.

[fl. 519]

Bolinas - Constam de poas, sapatilhos e beta que serve de tirador, que vem a ser o cabo por onde se ala.

[fl. 146v]

Braços - Compõem-se de brancelotes moitões e braços, excepto os do joanete.

Braços grandes - Constam de braços, brancelotes, contra brancelotes e moitões.

[fl. 519]

Brandais - Constam de cabos, colhedor e bigotas.

[fl. 146v]

Cabo de ala e larga - Consta de uma amarreta e botijas, portando-lhe.

[fl. 519v]

Cabos simples - São aqueles que sem ajuda ou composição alguma estranha laboram como amarra, amarreta, virador, etc.

Cabresto - Compõe-se de beta, moitões com arreigadas.

[fl. 146v]

- Contra estai** - Consta de um virador, colhedor e cadernais. [fl. 519]
- Coroa** - Se diz o cabo grosso que aparelha normalmente no aparelho.
- Coroa singela** - É cabo e moitão, toma-se por aparelho na composição.
- Cupês ou patarrás ou ovém** - Consta de virador, colhedor e bigota. [fl. 146v]
- Driça** - Consta de ostaga, beta, polé e moitão. [fl. 519]
- Enxárcia** - Consta de ovéns, colhedores e enfrechates com bigotas.
- Enxertário** - Consta de bastardo, çaçoilos e lebres.
- Estai** - Consta de um troço de amarra, colhedouros e cadernais.
- Estralheira** - Consta de beta e polés. [fl. 519v]
- Gorateia** - É um cabo de rojo com que se tiram as amarras perdidas. [fl. 519]
- Ostaga** - Consta de um cabo encravado em um moitão. [fl. 519v]
- Ovéns** - Constam de viradores, colhedores e bigotas. [fl. 519]
- Patarrases ou cupezes** - Constam do virador que faz o ovém, colhedor e bigotas.
- Patesca** - Consta de virador e moitões. [fl. 519v]
- Prumos** - São as ligaduras que se dão na verga ao mastro, quando se faz a cábreá. [fl. 519]
- Retenidas ou talhas** - Compõe-se de beta ou cabo que serve de tirador, de moitões e gatos; as retenidas também podem ser de cabo surdo. [fl. 147]
- Retranca** - Consta de beta, çaçoilos, lebres e moitões. [fl. 519v]
- Sirgideiras de abraçar** - Se diz as que andam por ante a ré cujos chicotes andam em cima do cesto das gáveas, contra as de ante a vante. [fl. 519]
- Talha** - Consta de beta e moitões. [fl. 519v]
- Troça** - Compõe-se de cabo, moitões, çaçoilos e lebre. [fl. 147]
- Urracas** - São aparelhos que dão às vergas quando vão para cima, para não (caírem), que servem de boças. [fl. 519v]

[fl. 147] **Capítulo III - Dos cabos fixos**

Cabos fixos, diremos, aqueles que não laboram por gornes ainda que com eles se aparelhem, tendo as arreigadas fixas e servindo de apoiar e segurar os mastros ou coisa semelhante, em diferença dos que manobram, ainda que com arreigadas firmes em alguns dos seus chicotes, o que se entenderá da ordem seguinte, [fl. 147v] dizendo os que são fixos, para conhecimento desses, como dos que os não são.

Cabos fixos

Angue

Bastardo	Peias
Brandal	Pés-de-galo
	Pirigalho
Cabresto	Poas
Colhedor	
Coroas	Regeira
Cupês	Retranca
Empunhador	Tralha
Enfrechate	Trempe, que é peia
Envergues	Tripa
Enxárcia	Troça
Enxertário	
Estais	Unhões
Estribos	
	Vergueiros
Ovéns	
Patarrazes	Xareta

Capítulo IV - Dos cabos que laboram com soltura

Cabos soltos são todos aqueles que laboram, indiferentemente aplicados, pela ocasião de manobrar e servir a nau.

<i>[fl. 148]</i> Amante polé	Cabo zarro
Amantilhos	Candeliça
Amarra solteira	
Amarreta	Espia
Andribelo	Estralheira
Aparelho	
Arinque	Filaça
Arrebém	Fio de carreta
Aúste	Fio de vela
Beta de esparto	Guías
Beta de linho	
Boças	Linga
Cabo de ala e larga	Mealhar
Cabo de cadeira	Merlim
Cabo do portaló	
Cabo do turco	Passadeira
Cabo surdo	Patesca
Cabo vivo	

Regeira	
Retenida	Tralha
	Trapas
Sondareza	

Capítulo V - Dos cabos dos mastros e com que se aparelham

Amante Polés	Enxárcia
Aparelhos	Estais
Colhedores	Ovéns
Coroas	
Cupês	Passadeira
Enfrechates	Patarrases

[fl. 148v] Capítulo VI - Dos cabos dos mastaréus

Aparelhos	
Arreigadas	Enfrechates
	Enxárcia
Brandais	Estais
Colhedores	Ovéns
Coroas	

Capítulo VII - Dos cabos em que laboram as vergas

Amantilhos	Enxertários
Bastardos	Ostachas
Bracelotes	Ostagas
Braços	
	Palomas
Driças	
	Tripas

Capítulo VIII - Dos cabos com que laboram as velas

Amuras	Carregadeiras
Apaga-penóis	Contra-briol
	Contra-amura
Bolinas	Contra-escota
Brióis	Contra-estai
	Contra-estingue

Sergideiras

Talhas do lais

[fl. 149] **Capítulo IX - Do poleame e suas propriedades**

Poleame se diz todo o moitão como roldana, segundo os vulgares, adereçando os cabos por onde passam, para gornirem com doçura e correrem com ligeireza.

Definições do poleame em particular

- Andorinho** - Se diz o caçoilo por onde passa o cabo para se mudar, é o mesmo que uma conta furada. [fl. 520]
- Arça do moitão** - É a que fica fazendo, fora do estropo, depois de o abraçar, por onde se aparelha e coze ou onde joga o gato, com que ferra. [fl. 149]
- Bigotas** - São uns paus redondos e claros, com furos, por onde passam os colhedores. [fl. 150]
- Caçoilo** - É um moitão pequeno, com gorne, sem roda, por onde passa qualquer cabo para curvar e distinguir dos mais, o que seja já se não pratica muito, por se usar em seu lugar de moitões com arreigadas à enxárcia. [fl. 149]
- Caçonetes** - São uns tornos de pau, pequenos, praticam-se somente nos amantilhos das gáveas, para se poderem abotoar nos punhos dos joanetes, quando servem de escotas ou também se praticam nas levas das portas de artilharia, postos a certa distância, para que quando se abrirem serem todas por igual ordem. [fl. 149v]
- Cadernal** - É um moitão, de dois ou três ou quatro gornes, por onde passam os cabos. [fl. 149]
- Cadernalete** - É um cadernal pequeno, como significa o diminutivo.
- Castanha de malaguetas** - Se diz onde elas andam na enxárcia. [fl. 520]
- Chapas** - São uns círculos de ferro, com uma chapa no remate por onde se fixa e nas quais se encravam as bigotas. [fl. 149]
- Gorne** - Se diz do moitão por onde passa o cabo, toma-se pela roda que o ajuda a correr. [fl. 149v]
- Lebre de malaguetas** - Se diz onde elas andam na enxárcia. [fl. 520]
- Lebres** - São uns paus de três ou quatro palmos, mais ou menos compridos, com outros tantos furos, por onde passam os cabos do enxertário, ajudando a formar-se com os caçoilos, também se praticam no gurupés, para puxarem os cabos com distinção. [fl. 149v]
- Moitão** - É aquele que não tem mais do que um gorne, em diferença do cadernal, que tem de dois para cima.
- Moitão de coroa ou moitões** - São os cadernais por onde passam as ostagas das vergas grandes, cujas arreigadas são as coroas, por onde passam as pegas.
- Moitão de cozedura** - É aquele que se faz fixo, em qualquer parte.
- Moitão de lais** - É aquele por onde passa a escota da gávea e o que se diz de uma, se entende das mais.
- Moitão de rabicho** - É qualquer moitão, avulso, com um rabicho que lhe serve de arreigada.

Moitão de retorno - É um moitão, aberto por um lado, para poder entrar nele o cabo, pelo seio, o qual também tem rabicho.

Moitão escachado - É aberto para servir de retorno.

[fl. 520]

Moitões de guia - São os de dois gornes um em revés do outro.

Pernos - São os dos eixos das rodas dos moitões.

[fl. 150]

Polé - É um moitão com dois gornes, porém não à face um do outro, senão um em cima do outro.

Roda - É a roda que anda no gorne do moitão.

Sapatilho - É círculo de ferro comumente pequeno, ovado pela periferia, que se mete no seio da arca, em que trabalha o gato, para não romper o cabo que a forma.

[fl. 149]

Travessão de malagueta - Se diz o pau fixo na amurada do navio onde elas se metem.

[fl. 520]

[fl. 150] **Capítulo X - Dos aparelhos que servem no navio**

Amante polé

Estralheira

Andribelo

Aparelho

Patesca

Candeliça

Talha

Capítulo XI - Das obras que fazem os marinheiros para serviço do navio, compostas de cabos

Aduxas - São os cabos enrolados, colhidos em volta redonda, para estarem claros.

Anéis - Vide propriedades avulsas.

Arça - Vide poleame.

Arreigada - Vide propriedades avulsas.

Arrombadas - Se diz, o aparelho que se faz com as redes e roupa sobre as falcas, para defender das balas mosqueteiras.

Arrotaduras - Vide propriedades dos mastros.

[fl. 150v]

Badernas - Vide propriedades avulsas.

Botão - Vide propriedades avulsas.

Botijas - Vide propriedades avulsas.

Cinturas - São os forros que se fazem aos mastros, da romã para baixo, para que sobre eles se amarrarem os fuzis sem que se mordam.

[fl. 151]

Costuras - Se entende as do pano, por onde se une.

[fl. 150v]

Coxim - Vide propriedades avulsas.

Enganhaduras - É certo no que os marinheiros dão nos cabos.

Envergadura - Vide velame.

Esfalçaçadura - Vide propriedades avulsas.

Estropos - Vide propriedades avulsas.

Forro - Vide propriedades avulsas.

Frainel - Vide propriedades avulsas.

Fuzis - São os que se fazem dos mastaréis, em aspas, aos mastros, contra a borda do navio, quando se há-de virar de querena.

Gacheta - Vide massame. Uma flamenga, uma portuguesa.

Garrunchos - Vide velame.

Lambazes - Vide propriedades avulsas.

Linga - Vide massame.

Molhelha - Vide propriedades avulsas.

Nó de porco - Se diz, certo nó que os marinheiros dão nos cabos.

Palumbaduras - Vide velame.

Pé-de-galo - Vide massame.

[fl. 151]

Peito de morte - É certa amarração que os marinheiros fazem cruzando os cabos uns sobre os outros onde amarram ligando e segurando a parte ligada.

[fl. 150v]

Perigalho - Vide massame.

[fl. 151]

Pinha - Vide propriedades avulsas.

Rede - Vide massame.

Roca - É obra de marinheiro que consta de vergôntes ou chúmeas com arrotaduras, o que se faz aos mastros, quando falham

Rodilhas - Vide propriedades avulsas.

Trincas - Vide massame.

Xareta - Vide massame.

[fl. 151v em branco]

[fl. 152] **Tratado Quarto**

Do velame

Capítulo I - Do pano principal

Velame ou pano do navio em geral, se dizem as velas que larga o navio, por cujos nomes se apelidam os mastros e vergas, onde elas se envergam, excepto os mastros grande e gurupés, porque estes têm nome próprio, umas são quadradas a que se chamam redondas, outras são triangulares a que se chamam latinas, como a mezena, velas de estai e de botaló ou são como nesga como os cutelos varredouras ou as que chamam de carangueja, que envergando ao longo do mastro como as velas de escaler não são nem redondas, nem latinas; costumam os ingleses trazê-las em lugar da mezena, mas, ainda entre eles, não são muito versados.

Como até aqui só expomos as partes do navio e as de que se adorna, sem falarmos na proporção destes, o que poderá ser noutro lugar, omitimos a medida do pano, que sempre vem a das vergas que enverga, até o definirmos.

Pano do mastro grande

Vela grande ou maior - É a vela que enverga na verga grande.

Gávea - É a segunda vela do mastro grande que mareia na verga, que dele toma nome.

Gáveas - Se entende a vela de gávea e o velacho; se se fala do pano, porque se se fala dos mastros, se entende os cestos, assim do velacho como da gávea.

Joanete grande - É vela que arvora nesse mastro.

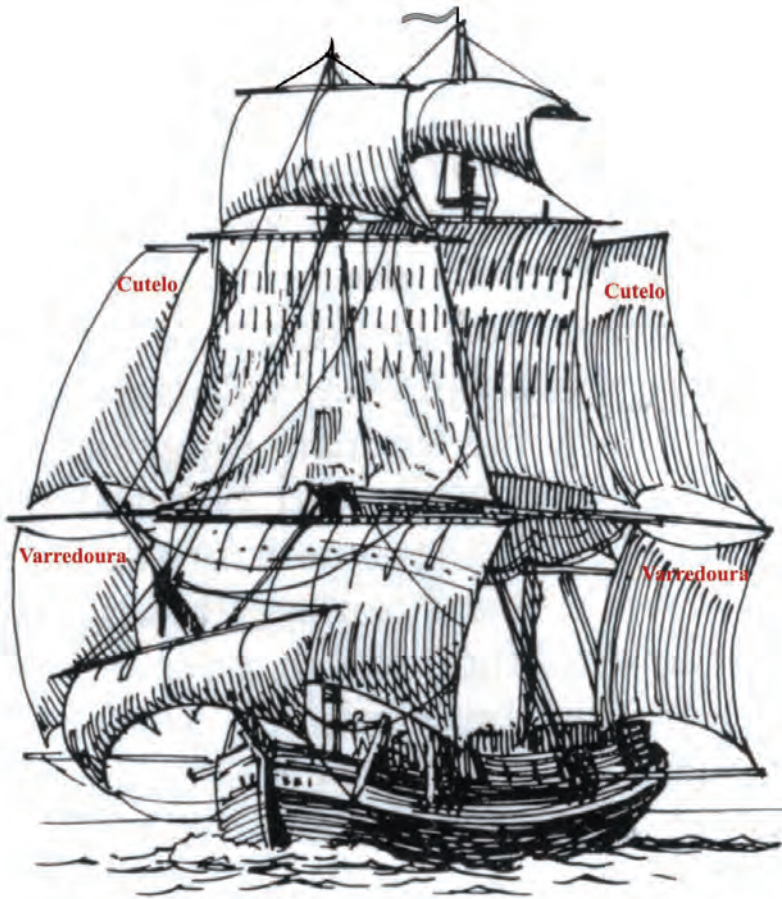
[fl. 152v]

Pano do mastro de proa

Traquete - É a primeira e maior vela do mastro que lhe toma o nome.

Velacho - É a segunda vela que arvora no mastaréu, que dele toma o nome.

Joanete de proa - É a terceira vela desse mastro.



Navio navegando a um largo com cutelos e varredouras, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

Pano do mastro da mezena

Mezena - É a vela latina e a primeira nesse mastro.

Gata ou gatinha - É a segunda que se marcia na verga que dela toma o nome.

Pano do gurupés

Cevadeira - É a primeira vela que cruza no gurupés.

Sobrecevadeira - É a segunda vela que cruza a vante do gurupés, no pau do botaló.

Vela do botaló - É a segunda que se larga no lais do botaló e adriça uma a que, vulgarmente, se chama bujarrona.

Nota: As velas principiam-se a contar da boca do navio para o tope e assim se ficam entendendo que as primeiras são as mais baixas e por esta ordem, as demais.

Capítulo II - Do pano miúdo

[fl. 153] O pano miúdo toma o nome de onde se larga, em diferença do pano principal, que dá o nome aonde se marcia.

Pano miúdo do mastro grande

Cutelos grandes	Vela de estai do joanete grande
	Vela de estai grande
Varredouras	Velacho do estai de gávea

Pano miúdo do mastro de proa

Cutelos	Vela de estai do joanete de proa, que não é usada
Vela de estai de velacho	

Pano miúdo do mastro da mezena

Sobregata	Vela de estai da gata
	Vela de estai da mezena

Pano miúdo do gurupés

Vela de botaló

Capítulo III - Do pano pouco usado

Dizemos pano pouco usado porque ainda que alguns navios o tragam, a maior parte não o praticam e é totalmente escusado, mas faremos dele menção para darmos do todo inteira notícia.

[fl. 153v] Definições do pano pouco usado

Joanetes de galope - Andam sempre caçados, nem tem enxertário nem braços, marceiam-se por uma adriça quando se largam ou arriam.

Monetas - É um rodapé de pano, que se cose nas esteiras da maior e traquete, para lhe crescer a guinda.

Sobre gatinha de galope - Prática-se semelhantemente aos joanetes.

Sobrecevideira - Tem prática mas é pouco necessária.

Vela de carangueja - É aquela que se amura pela esteira onde começa a envergar, isto é, que a amura fica na envergadura.

Vela de estai de joanete de proa - É pouco usada.

Capítulo IV - Das propriedades do pano em geral

Andaina de pano - Isto é, a ordem das velas ou todo o pano com que veleja o navio.

Gáveas - É gávea e velacho.

[fl. 154]

Pano miúdo - São as velas de estai e cutelos.

Papa-figos - É maior e traquete.

[fl. 153v]

Vela latina - É aquela vela que é triangular e tem só uma escota.

[fl. 154]

Vela redonda - É aquela que é quadrada e tem duas escotas singularmente, porque as mais só têm uma escota.

Velas de cabeça - Se entende as gáveas, que vêm a ser gáveas e velacho.

[fl. 153v]

[fl. 154] Capítulo V - Das propriedades das composições das velas

Aluamento da vela - Se diz a porção de círculo que a vela tem na esteira.

[fl. 154]

Andaina de rizes - São os rizes que têm as velas em duas ou três ordens onde aparelham os envergues.

Batedouros - É o forro das gáveas, por ante a ré, na esteira da vela, onde trabalha contra o cesto.

Costuras - São as com que se incorpora o pano.

Empunhadouros ou tombadouros - Vide, massame ou se entendem os cantos da vela, por onde se empunha na verga e no seu lais.

Envergadura - Se diz a parte da vela por onde se enverga.

Esteira - É a parte inferior da vela, toma-se pela sua largura.

Garrunchos - São os arcos ou orelhas que se lhes cosem nas testas e esteiras, onde se fazem as arreigadas dos cabos fixos.

[fl. 154v]

Gurutil - É a envergadura ou a parte por onde enverga o pano.

Palombaduras - São os pontos com que se cose a vela à tralha.

Palumba ou balumba - Se diz a testa da vela, especialmente a da mezena

Panos de vela - É a largura de testa a testa.

Punhos da vela - São os ângulos inferiores onde aparelham as escotas e amuras, excepto gáveas e gata que só têm escota.

Rizes primeiros - Vide, andaina de rizes.

Testas da vela - Se diz os lados colaterais delas, toma-se pela face ao comprido.

Tralha - É o cabo que em redondo orla a vela guarneecendo-a e debruando-a.

Estas são as partes das velas em particular e como se devem aparelhar ou em que parte e com que cabos para se manobrem, como diremos em seu lugar.

[fl. 155 a 157v em branco]

[fl. 158] **Tratado Quinto****Do aparelho do navio e de como se põe de verga d'alto****Capítulo I - Como se deve lastrear o navio**

O alicerce do navio, que sustenta a máquina das árvores e velame impulsionado da firmeza fúria dos ventos, consiste no lastro regulado pelo seu corpo, de sorte que nem o demasiado para o carregue nem a falta do necessário o afronte, indo, na ocasião de crescer o vento, buscar a borda por não poder aguentar a vela, a experiência, pois, como metê-lo, mostra de que qualquer particular regra ensinará com que quantidade se deve lastrear o navio, mas como a primeira vez que fizer viagem é preciso que traga lastro, pois é condição sem a qual não pode navegar, meta-se-lhe o do género mais pesado que houver, como canhões arrebentados, pedra ou saborra, excepto areia que ainda que boa não convém, por não entupir a bomba.

Reparta-se o lastro no fundo do navio, por modo que fique o maior peso bem no meio, onde se diz o pontal, alojando mais ou menos, para a popa ou proa, segundo cair em menos pés de água que venha a ter a um nível a cinta do grosso, ficando esta fora da água em igual proporção a ré e a vante para andar por direito, que é ordinário compasso em que se querem [fl. 158v] os navios, se bem tenha excepções esta máxima, porque muitos querem-se com a barba no ar outros, pelo contrário, abicados.

É necessário que a nau meta e traga debaixo de água, com o lastro, duas partes do seu pontal, para que fique, depois de artilhada e carregada, com o grosso quase horizontalmente ao lume de água, porém com o grosso de fora, que ainda que pareça muito metida, logo se alivia pelo consumo dos víveres e assim andarás em sua conta e bom compasso quando a experiência não mostre o contrário, porque querendo-se mais ou menos metida depois de alguns dias de viagem se perfará essa falta, fazendo-se alguma água salgada nos tonéis vazios.

O navio carregado há-se ficar com a terça parte fora de água para que venha a ficar com a metade da concavidade carregada somente.

Capítulo II - Como se calam os mastros

Como as árvores do navio são os mastros, lhe servem de asas com que anda, convém saber em que parte hão as árvores e como, para lhe prestarem melhor o curso; temos entendido do quão necessária é a sua conservação, pois por meio dela se move aquela maravilhosa máquina, quando a sua falta bastará só a render o navio no tempo, a fúria e braveza dos mares ou na ocasião, ao rigor das balas, se desmaiar a constância, não usando dos meios com que se salva a necessidade.

Os mastros hão-de mastrear perpendicularmente sobre a quilha, que comumente fazem melhor compasso, como a experiência nos mostra e o ensina [fl. 159] a prática seguida de todos os navios, ainda que muitos os tragam estiados a ré e baixíssimos, abicados à proa, o que se praticará, só quando se experimenta que assim se compassa melhor o navio e se segue mais.

O primeiro mastro de que devemos falar é o de gurupés, que é o que enforna na roda de proa pródúzido a vante como frecha, ao qual se apoiam os mais, esteando-se a ele por meio dos seus estais cujas arreigadas se lhe fazem fixas, de maneira que o estai do mastro de proa ou traquete e ainda o estai do mastaréu do velacho e do joanete de proa fazem a arreigada no gurupés, tirando por ele e sugerindo-os.

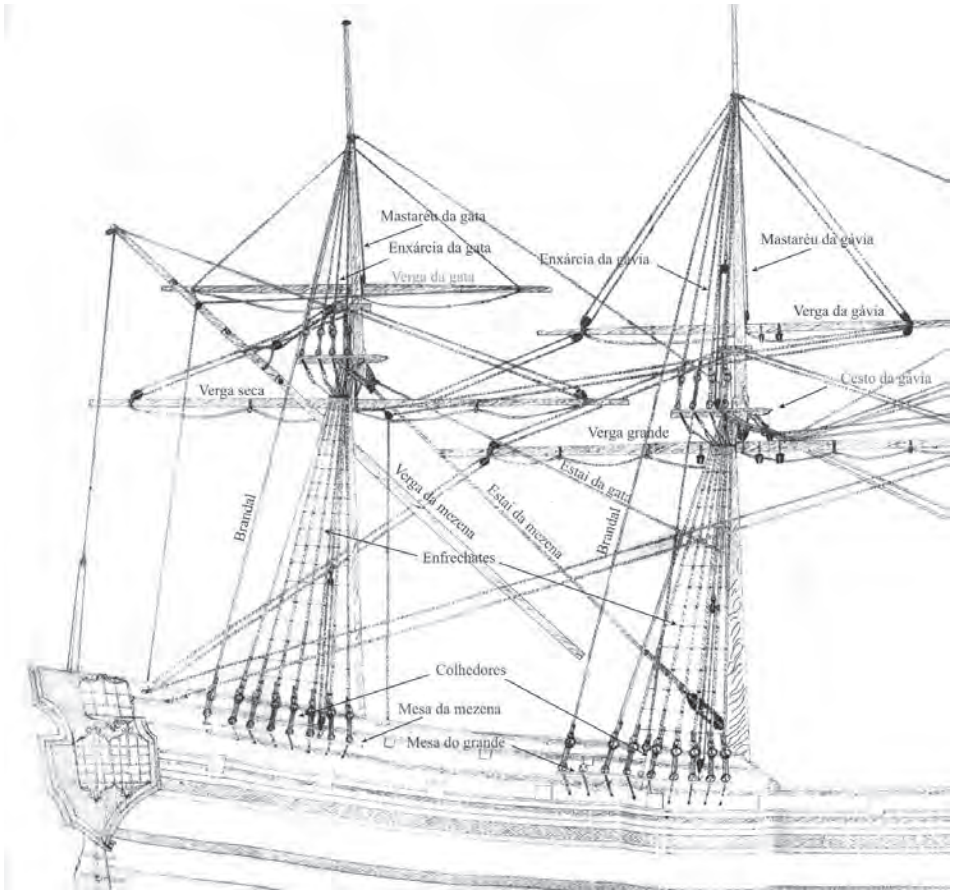
Para se calar, pois, qualquer mastro, depois de se lhe dar dois moitões de cosedura na cabeça do calcês para os andribeles, cose-se-lhe dois anéis a meio mastro com a distância de nove ou dez palmos de um e outro, fazendo-os fixos com arrotaduras dobradas, socada e esganada cada uma delas, por estilo que não dê de si nem largue para parte alguma, o que se consegue com a ajuda de alguma talha à mão ou por força do cabrestante, o que é melhor. Aos anéis se dão dois aparelhos que pendem de uma cábreia, à qual se atraca a nau que emastreia, gornidos os tiradores dos aparelhos aos cabrestantes com uma alanta dada à garganta do mastro, por cuja força se ala acima com suma facilidade e se calam em seu lugar, sem trabalho, vindo esta faina a ser facilíma, envolvendo tanta fábrica.

[fl. 159v] Capítulo III - Como se cala o mastro grande

O mastro grande arvora no meio do navio, isto é no meio da quilha, repartida a sua extensão em partes iguais por ser o lugar conveniente em que ande a principal árvore que deve ser maior do que as mais não só por primeira mas para que arvore [de] maior pano que impulsado do vento siga e mova a nau no centro compelindo-a pela principal parte com a maior força que se puder reger.

Capítulo IV - Como se emastreia o mastro do traquete

O mastro do traquete emastreia no castelo de proa junto ao extremo da quilha, lugar próprio, pois ele não tem tanta guinda como segundo, pois que estes sempre são menores, como também porque faria grande pendor avante e afocinaria a nau, andando-se pouco e sem compasso, impossibilitando a dar por davante por lhe faltar, no centro, quem a obrigasse, que ainda que na ocasião do tempo só o seu pano sirva, é por que então não há lugar de ir senão arribado, como em seu lugar se dirá.



Nomenclatura da mastreação e aparelho de um navio da época. Adaptação de parte de uma figura do Marinheiro Perfeito (ms. 5 da BCM, Lisboa, séc. XVIII) in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008, Anexo XVII.

Capítulo V - Como se emastreia o mastro da mezena

O mastro da mezena fica a ré no [fl. 159v] castelo da popa, menor do que todos, por último por ser assim conveniente para fazer orçar a nau, o que baste, indo de ló e ajustando a proporção de todos eles que ainda que desigual entre si, vem a fazer uma consonância e ordem tão ajustada e certa, que ao mesmo passo, que por meio deles contrai o movimento ao navio lhe encaminham e temperam o curso.

Capítulo VI - Como se emastreia o gurupés

O mastro do gurupés sendo o de que se valem todos os demais ligando-se a ele para se sustentarem é o mais desamparado pois se porta nu e desenramado e por isto exposto a experimentar com facilidade a falta em a que o deixa a sua prodigalidade pois apenas tem duas trinças ou uma de cabo e outra fixa como a moderna que o abraçam com o beque necessitando este mais de quem o apoie do que pode ajudar a outrem pelo que se cala adiante no roda de proa como guia dos mais.

Capítulo VII - Como se enramam os mastros

Entendido o que se diz do mastro grande se sabe o que se deve praticar com o mastro do traquete em ordem à composição dos mastaréis e vergas, [fl. 160v] contendo os mesmos, ainda que com diferentes nomes e o mesmo se entende em velames e cabos, os que em nada têm diferença pois em número e nomes são semelhantes, excepto o mastro do traquete que aparelha com a vantagem do angue.

Capítulo VIII - Como se veste o mastro grande

O mastro grande aparelha com vaus, sobre o que se assenta o cesto da gávea, depois de enramado, cujo modo não apontamos por evitar confusão, podendo-o ensinar melhor a prática; por cima dos vaus se enrama o calcês, com coxins e encapeladuras nos vaus, sobre que encapela toda a enxárcia, a saber, entre os vaus vestem quatro coroas, duas de aparelho e duas de amante polé, repartidas para os lados, por igual, que são as coroas que servem para a segurança do mastro e o uso do navio.

Em cima das coroas, no calcês, encapulam catorze ovéns e dois patarrases, divididos com igualdade para os lados e fixos nas mesas da guarnição, apoiando o mastro contra o estai, para ré, de sorte que os primeiros ovéns caem ao lançante, para um e outro lado, fazendo forçar o mastro por ante a vante e formando a enxárcia, por cada bordo, de sete ovéns enfrechados e os patarrases ou cupêses livres, se bem que pode ter [fl. 161] mais ou menos, segundo a grandeza do navio.

Ultimamente encapela o estai, contra-estai e mastro seguido vaus e mastro com as arreigadas ao papa-moscas na roda da proa, surgindo aquele de popa a proa, com a enxárcia a servindo-lhe de romãs, depois de meter a gávea, como já dissemos e pega com as ultimas coroas,

que servem de arreigada aos cadernais da verga e a direcção onde cruza e deve andar ou a moderna com um moitão de cosedura ao calcês do mastro por ante a vante.

Capítulo IX - Como se aparelha o mastro do traquete

Por semelhança do aparelho do mastro grande, serve o de traquete e o de que necessita para o seu ornato e assim os demais, excepto o do traquete que porque trabalha mais, levando o seu estai o risco de faltar com mais facilidade, tem a vantagem de se guarnecer com o anque que encapela por ante a vante no calces e vem cruzar o mastro por ante a ré, por baixo da romã, indo abraçar o gurupés, onde faz a sua arreigada ou no papa-moscas como querem outros.

Capítulo X - Como se enrama o mastro da mezena

O mastro da mezena, como menor, fica escusado [fl. 161v] tanto aparato para o seu uso. Enrama-se, somente, até aos coxins do calcês para não mexer a enxárcia com coroas de aparelho, ovéns enfrechados, que reformam aquela por cada bordo, encapelando, sobretudo, o seu estai.

Capítulo XI - Como se botam os mastaréus arriba

Como vamos aparelhando o navio, segundo a ordem que levamos, é precisa botar os mastaréus arriba e pô-los à cunha, o que se faz com admirável disposição e fácilimo trabalho, vencendo a arte por indústria o que a força não conseguiria, como era arvorar uma árvore de tanta grandeza, qual é qualquer mastaréu real, sobre outra sem guindaste ou câbrea, o que seria quase impossível, sendo tão fácil o fazer-se, o que ainda entre as turbulências das ondas se consegue sem cuidado.

Supostas estas obras e outras semelhantes, que envolvem acções particulares e muitas que só a ocasião descobre para se poder conseguir a manobra, se lhe não possam determinar regras, pois só a experiência as pode advertir e dar cabal conhecimento delas para se operarem com exacção, insinuaremos, porém, por maior a fábrica que estas coisas envolvem.

Para botar qualquer mastaréu arriba, se faz por meio de dois viradores, cujas arreigadas se fazem fixas na pega do mastro e se passam em revés um do outro, [fl. 162] pelo recrame e pelo pé do mastaréu que se há-de arvorar, ajudado por um andrabelo fixo no calcês do mastro e dado à garganta do mastaréu, pelo qual se ala arriba até se pôr a prumo, depois do que se viram aos cabrestantes, onde se dão os viradores, que tiram por igual, assim em razão da pega, como por não enfraquecer algum dos viradores, que venha de faltar e cair o mastaréu contra a coberta; depois de abicado se veste com a sua enxárcia e se põe à cunha com facilidade referida e para que esta manobra se faça expedita os mastaréus sobressalentes levam-se pela ordem seguinte: o de ré vai com o pé para a proa e o desta vai com o pé para ré, para que por meio do qualquer andrabelo se arvore o mastaréu e se possa abicar, que então se diz, quando este sobrepuja, em guinda, o seu mastro; basta o referido por não causar confusão a que desfará na

prática com facilidade. Os viradores um há-de passar pelo recrame do mastaréu e o outro, em revés, há-de abraçar o pé do mastaréu como servindo-lhe de boça para o suspender. Os aparelhos ou viradores com que se bota qualquer mastaréu arriba fazem-se as arraigadas na pega uma em reverso da outra para virar sobre ela por igual.

Nota: Estas coisas, como para a sua inteligência, necessitam mais de prática do que de teórica, pois sem muito uso [fl. 162v] não se percebem, omitimos a maior parte das suas circunstâncias por não acumular embaraços, mas faremos aquelas advertências que se fazem precisas para maior clareza.

Para pôr a gávea e meter a pega no mastro é necessário que seja por meio de algum mastaréu, depois de abicado, o que se faz com o mesmo mastaréu que se quer arvorar ou com qualquer outro, como de joanete, que fica sendo mais fácil por ser mais ligeiro e melhor para manobrar, advertindo que a pega, sendo grande, sempre se mete depois do mastaréu abicado e a gávea, antes, por benefício dos andribelos.

Nota: A gávea ou seja inteira ou quartéis mete-se por ajuda de qualquer andribelo ou dois, segundo a sua grandeza pondo-a em cima dos vaus aonde se encavilha e segura, o que não sucede assim à pega, como já dissemos, pois sempre é por ajuda de algum mastaréu abicado, sem que possa alterar a suma do que temos dito alguma variedade que, estas e semelhantes coisas envolvem, segundo advertido do capricho que cada um segue.

[fl. 521v] Para se meter uma gávea redonda dão-se dois andribelos ao calcês do mastro os quais se passam à gávea por onde se ala por ante a ré até montar o calcês sobre a vela, para o que se dá uma talha da gávea ao cesto da mezena, por onde se ala para a fazer cair em plano sobre os vãos.

[fl. 163] A pega encaixa no tope do calcês enforando em si uma mecha, que aí tem o mastro, quadrada, onde ajusta e a segura, com ajuda do pendor da verga, que a peso porta por ela ou sem ela como a moderna. Para pôr a pega não havendo mastaréu se supre com qualquer ou vergõntea a que se cose duas polés, bota-se arriba a ficar a pique com o calcês ao qual se trinca depois do que se ala a pega a calar no seu lugar.

Capítulo XII - Como se enrama o mastaréu grande

O mastaréu veste-se como o seu mastro depois de abicado, mete vaus, guarnece o calcês com rodilhas, sobre que se lhe encapelam as suas coroas de amantilhos e de aparelhos à sua proporção e cinco ou seis ovéns, encravados em bigotas cujas chapas passam na borda da gávea e prendem nas arreigadas enfrechadas que ligam os ovéns reais, formando a enxárcia particular, pela ordem seguinte.

Por cima da rodilha, no calcês, se vestem as coroas dos aparelhos, coroas dos amantilhos, a estas as coroas das talhas dos lais, a estas as coroas dos apaga-penóis da vela grande, a enxárcia começando pelos ovéns a vante por alternativa ao que se segue os brandais com o estai e contra-estai cujas arreigadas se dão ao calcês do traquete ficando coroando a sua pega.

Visto que temos o mastaréu aparelhado com os vaus, pega e enxárcia, com os moitões [fl. 163v] necessários para os cabos que nele aparelham, é tempo de ir o mastaréu arriba e pô-lo à cunha, o que se faz andando aos cabrestantes.

O mastaréu, depois de posto à cunha, que se lhe passa no pé contra os curvatões do mastro por onde descansa e se conserva em cima, fecha-se-lhe o galindréu - senão é a prega moderna - e cunha-se-lhe e, para maior segurança, se lhe passa a uma trinca ao calcês do mastro que o arvora.

Para arriar qualquer mastaréu passam-se-lhe viradores, emendam-se-lhe as bigotas dos brandais para se suspender e tirar-lhe a cunha.

Capítulo XIII - Como se enrama o mastaréu do joanete

O mastaréu do joanete não tem nem vaus, nem pega, sendo como os modernos praticam, principalmente os ingleses, dando-lhe tanta guinda que além do calcês a lança em proporção que passam ou grimpa produzida do mesmo mastaréu, por ser inteiriço outros praticam os mastaréus sem guinda.

O mastaréu que não é à moderna ou inglesa, aparelha com vaus e pega e arvora pau de grimpa enramando-se com coroas de amantilhos, ovéns, brandais e estai. A sua proporção pelo estilo do mastaréu que o arvora.

Quando os navios trazem joanetes do galope os estais aparelham no mastaréu do mesmo joanete, ficando este por baixo.

Nota: Os mastaréus de gávea também emastream por ante a ré dos mastros, como comumente por ante a vante, porem só navios [fl. 164] pequenos e desses poucos, o praticam porque é prática antiga.

Semelhantemente aparelham os paus dos lais, que aparelham por ante ré das vergas, o que é pouco versado. O mastaréu do joanete também se aparelha antes de pôr o seu mastaréu à cunha leva as suas coroas dos amantilhos enxárcia com o seu estai.

Capítulo XIV - Como aparelha o mastaréu da gata

O mastro da mezena arvora um só mastaréu, a que chamam o da gata ou gatinha, de ordinário é à inglesa, sem pega, fazendo guinda para envergar bandeira ou para trazer a grimpa enrama-se com ovéns, coroas de amantilhos enfrechados, brandais, cabo do pirigalho e estai semelhantemente a qualquer outro mastaréu.

O mastaréu da gata também aparelha com brandais com um ou dois por cada banda estando em o seu mastro bem aparelhos.

Nota: Na ordem de emastrear o primeiro mastro que arvora é o da mezena, se bem se pode começar pelo mastro grande ou pelo gurupés, como apontámos na mastreação que logo o metemos enramado.

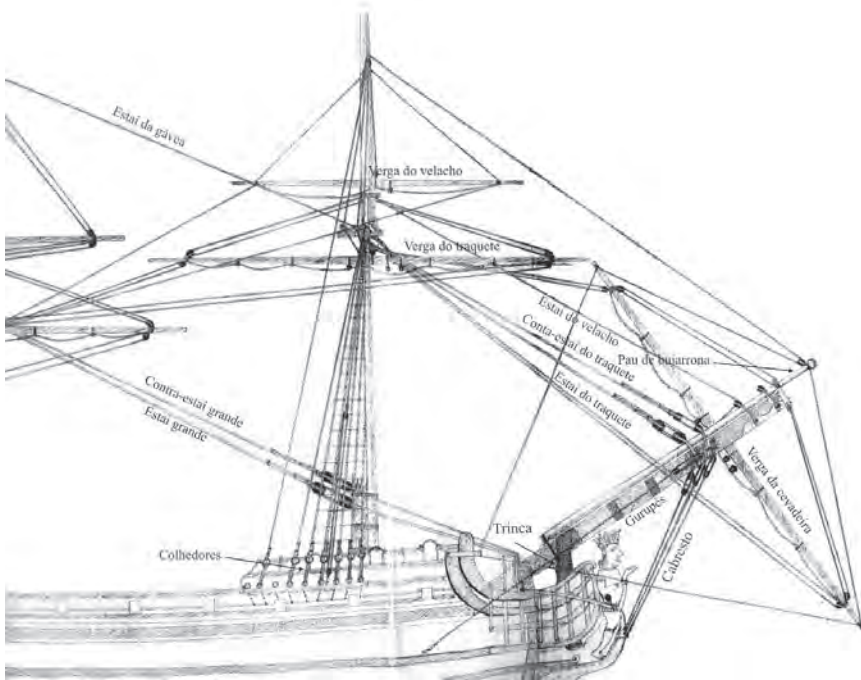
As talhas dos lais também se passam com um cabo solteiro dado do lais da verga ao calcês do mastro cujo tirador tira a pluma junto ao mastro mas não são tão fortes.

Capítulo XV - Como aparelham os paus de botaló

O pau de botaló, que se prende ao gurupés e lhe faz o lais, aparelha com dois patarrases, estai e trinca; somente não falamos no aparelho do mastaréu do gurupés por se não praticar já hoje, suposto o *tragam* [fl. 164ⁿ] ainda muitos navios, de forma antiga e que mais é aparato que necessário, porque só raras vezes serve e nunca por necessidade e pela mesma razão não tocamos o cesto da cevadeira, por trazer em seu lugar as soleiras à inglesa, que servem de pega, no gurupés, ao pau de botaló.

Dos paus dos botalós dos lais

Os paus do botaló dos lais ou os paus dos lais, que servem de se largar neles os cutelos, aparelham-se em cabos que os apoiem e só têm um fiel que passa pelo recrame, que têm no extremo inferior, com que se liga à verga, além dos seus aros com que esta os abraça.



Nomenclatura da mastreação e aparelho de um navio da época. Adaptação de parte de uma figura do Marinheiro Perfeito (ms. 5 da BCM, Lisboa, séc. XVIII) in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008, Anexo XVI.

Dos paus das varredoras

Os paus das varredoras ou os paus dos botalós das varredoras, que andam atracados à face dos costados, cujos extremos inferiores laboram por macho e fêmea e aparelham, na ocasião de servir, com uma driça que passa ou se dá à verga grande, a qual se faz de qualquer talha ou da do lais grande ou de qualquer cabo dado ou ao meio da verga ou ao primeiro ovém de vante da enxárcia grande, como praticam os holandeses. A driça faz a arreigada a dois terços do pau, aparelha este com duas regeiras no seu lais, encontradas a vante e a ré, que servem de o armar direito, em frecha, no mesmo lais abraça um moitão para a amura da vela e no meio se cose outro para a escota, [fl. 165] envolvendo ele e a vela que aparelha mais fábrica do que outras demais frequência e mais precisas.

Nota: Não posso deixar de referir uma pergunta que, em certa armada, me fez um oficial marinheiro, perguntando-me como se aparelhava uma varredora, a que me não custou trabalho responder, porque não fiz mais do que ouvi-lo; não ignorava que conheceu a minha pouca aplicação, pois me acho nesta matéria não muito prático, mas não reparei pouco na sua confiança, não por me fazer a pergunta porém pela sua presunção, trazendo-me em memória o que conheceu a Viriato passando por certa praça castelhana presidida então pelos romanos que o mofaram e vituperaram de ladrão e salteador, ao que respondeu Viriato para os seus, com modéstia e como se não ocorre a estes de chamarem a outrem o que com tanta ambição praticam. Os oficiais não os faz a razão de terem sido marinheiros ou soldados, porque o hábito adquirido pela experiência, com reflexões nocturnas e diárias, é o que os confirma cientes por nos não extruirmos da ordem que levamos, não prosseguimos o assunto.

Nota: Também os navios trazem paus de botaló, que aparelham com um garfo triangular, em um de seus extremos, que armam em frechas pelos costados, na ocasião que os quiserem abordar, principalmente contra os brolós, para os deter e impedir que não atraquem.

[fl. 165v] Dos paus de combate

Os paus de combate, que comumente se chamam paus à genovesa, por os praticar mais essa nação do que as mais, aparelham-se em lugar dos mastaréus dos joanetes, para engrajar os mastros, podendo trazer grimpas, galhardetes ou pavilhões como estilam os navios dos cabos; enramam-se com estais que os segure de popa à proa e passam-se-lhes driças às bolas, que os coroam, para envergar pavilhão ou galhardetes quando se lhes larga.

Nota: Em lugar dos paus de combate, que se levam para esse fim determinado, se largam os paus dos lais, no caso de não levarem aqueles.

Os paus das grimpas ou das bandeiras, dos topes aparelham com os paus de combate.

Dos paus das bandeiras

Os paus das bandeiras de popa e proa aparelham, especialmente o de popa, com dois ovéns aos lados, no caso de necessitar amparo e duas driças, para envergar as bandeiras, as quais vão passar surdas na bola, no que se iguala o de proa.

Nota: O pau de estandarte se arvora, entre nós, à popa ou, comumente, ao lado no castelo de popa de estibordo, razão porque os estrangeiros têm esse lado por mais nobre, assim para o quartel como para a honra do castigo, como em seu lugar se dirá, sendo entre nós o contrário; aparelha com driças ou driça e retinida como se vêem os mais paus de bandeira.

[fl. 166] **Nota:** O que se diz em geral deste ou daquele mastro, desta ou daquela propriedade, se entende, em particular nas coisas semelhantes, porque estas não as diversifica a pluralidade delas, pelo que emitimos todo o subentendido, por seguirmos a brevidade que procuramos.

Capítulo XVI - Como aparelham todas as vergas

Resta meter as vergas e aparelhá-las com os seus cabos, com que se manobram.

Da verga grande

Verga grande, nome que toma, como as mais, da vela que marcia, aparelha por um cadernal de três gornes, com a arriegada na ostagadura dela por onde passa a driça a outro cadernal, cosido ao calcês por ante a vante do mastro, por um moitão cosido ao lado do cadernal da cosedura, pendendo por baixo do cesto, junto a ele, por onde se driça a verga, levando-a arriba, para a suster, em peso e equilíbrio, passam-se boças ao calcês além das de ferro, mas estas mais são para a ocasião, se acontecer que alguma bala corte as de cabo, do que porque sejam necessárias; modernamente aparelham as vergas com duas driças, o que é mais forte e melhor para se poderem bem bracear, ainda que não era menos força por ostaga, porém não tem hoje prática moderna.

O cadernal superior, por ante a vante do mastro por onde passa a driça, se não é cosedura ao calcês, pende pelas coroas, servindo-lhe essas de arriegada, de sorte que por ele se leva arriba a verga e com o pendor desta se atraca a pega, que não é à moderna, ajudadas das bocas já referidas.

[fl. 166v] A verga trabalha na garganta do mastro por onde se abraça a ele por meio do seu enxertário, que se lhe abotoa e esgana com qualquer cabo surdo, para que ande a verga mais unida e coligada com o mastro. Por ante a vante do calcês labora um cadernal e a pôr a face se cose um moitão para servir de retorno ao tirador da adriça da verga grande, que passa por outro moitão cosido na ostagadura dela.

A verga garante-se de moitões, a certas distâncias, com ordem original para cada um dos lais por onde passam os amantinhos, braceletes, estingues, brióis, carregadeiras, apagapenóis, escotas de gáveas e talhas de aparelho, porta os paus dos lais, rodilhas e coxins para defesa e conservação dos cabos, não lhe assinamos as distâncias porque o uso o ensinará, mas os cabos os que são particularmente da verga os seguintes como o apêndice. As vergas grandes também aparelham com troças que se largam para bracear mas não se pratica. As talhas dos lais também se passam com um cabo solteiro dado do lais da verga ao calcês do mastro cujo tirador tira a plumo junto ao mastro mas não são tão fortes.

A verga grande aparelha com enxertário adriça ou duas, à moderna, amantilhos, braçalotes, contra braçalotes, braços e talhas de aparelho. Os braçalotes passam-se dobrados e desiguais para que porte só por um e faltando este fique outro como pode suceder na ocasião das balas ou do tempo.

Do aparelho da verga de gávea

A verga da gávea aparelha com uma driça ou duas, se é um navio grande; com enxertários, braços moitões e recrames por onde gornem talhas ou amantes dos laís, amantilhos ou escotas dos joanetes, estingues, brióis e sergideiras, porta estribos para segurar a gente quando ferra de gávea, com enxertário adriça ou duas amantilhos braços e estribos.

Da verga do joanete

A verga do joanete veste-se com driça, enxertários e moitões por onde correm amantilhos, braços e estingues mas os seus cabos são os seguintes: enxertário, driça, amantilhos e braços.

Da verga da mezena

A verga da mezena aparelha com driça, troça que lhe serve de enxertário e moitões por onde manobram candeliça, braços de gata, sergideiras, pirigalho e burras; os seus cabos são: driça, troça, burros, perigalho e candeliça.

Da verga seca

A verga seca tem boças de bigotas, por onde pende com arreigadas que lhe servem de enxertário, com moitões por onde passam escotas da gata, amantilhos e braços próprios a que se diz, braços secos; os seus cabos são bocas de bigota, braços e amantilho.

[fl. 167] Da verga da gata

A verga da gata ou gatinha tem driça com enxertário e moitões por onde trabalham amantilhos, braços, estingues e brióis, em alguns navios grandes também tem estribos; os seus cabos são enxertário, driça, amantilhos, braços e estribos.

Da verga da cevadeira

A verga da cevadeira aparelha com bocas de bigotas, que a a suspendem, retranca, que lhe serve de enxertário, talha avante e cabresto com moitões por onde passam os amantilhos, braços, estingues e brióis, porta guarda-mancebos para a ferrarem; os seus cabos são boças de bigotas, retranca, talha a vante, cabresto, amantilhos, braços e guarda mancebo.

Da sobrecevideira

Aparelha a sobrecevideira no pau do botaló, com enxertário e amantilhos, servido-lhe os da cevadeira de escotas e com os braços e moitões, por onde passam estingues, porem já não se pratica.

Do botaló

O pau do botaló e os botalós dos laís, tomados como vergas, portam bolas douradas, suposto nos ingleses as não tragam, já hoje, o que me não agrada, pois ornam o navio e a sua falta mais parece moda de necessidade que ideia para a compostura; aparelham cada um com sua bolha dourada e um moitão no laís, como já se disse, excepto o do botaló que tem demais, ostagas e patarrases, que vêm ao turco, tomado como mastro.

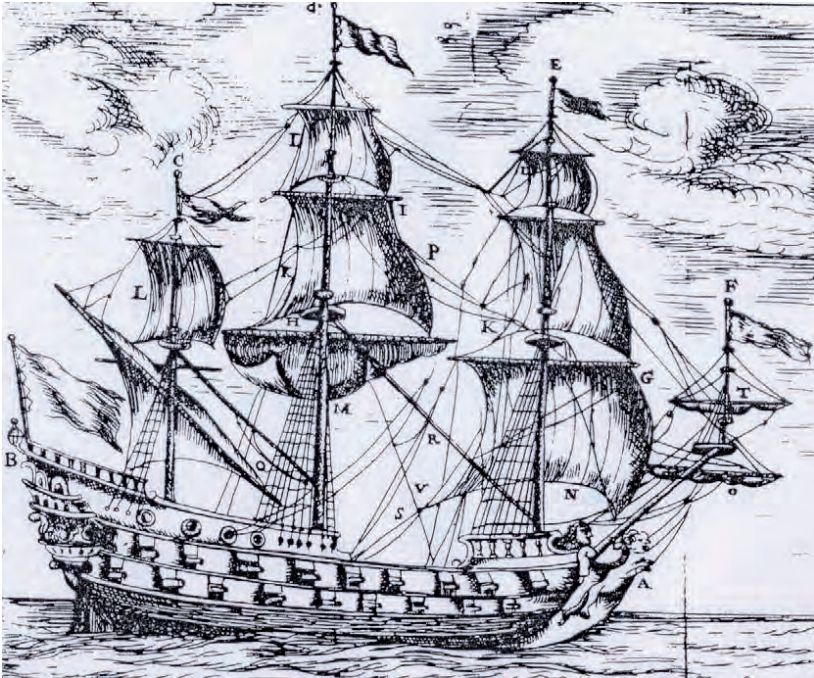
Nota: Cutelos e varredouras envergam-se em uns paus, à proporção dos laís de cada uma, que lhe servem de vergas, aparelham cada um com sua driça.

Das vergas extraordinárias

Verga do joanete do galope e verga da sobregata, aparelha cada uma delas com sua driça particular.

[fl. 167v] Capítulo XVII - Como aparelha todo o velame

Definidos os mastros e vergas com nomes e serventias, se fica sabendo quais sejam as suas velas e os nomes de cada uma, ainda que delas o tomem aqueles cujas propriedades definimos já e, agora, só tratamos do seu aparelho.



Esquema de uma nau portuguesa de 1707, in António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640 -1910)* Lisboa, vol. 10 p. 148.

Nota: Assim como o mastro do traquete se enrama uniforme ao mastro grande, assim também semelhantemente se aparelha o pano de proa, como o de ré, isto é, que o pano do mastro grande e o pano do mastro do traquete, não têm diferença o seu aparelho.

Do aparelho da vela grande

A vela grande ou maior, aparelha com envergues, empunhadouros comuns a toda a vela que se enverga. Bolinas, apagapenóis, escotas, amuras, brióis, contra brios e estingues com moitões para estes e para escotas e muitas trazem carregadeiras se bem é pouco versado e quase supérfluas.

Dos cabos da gávea

A gávea e velacho ou gáveas, aparelham com talhas, bolinas, sergideiras de abraçar, brióis, com moitões por onde passam estingues e escotas, algumas trazem contra brióis, o que é mais curiosidade impertinente do que aparelho necessário; os holandeses o praticam um só briol nas gáveas e com eles as carregam arriba, com facilidade. Os brióis da gávea também se passam por ante a ré da gávea. As sergideiras de abraçar estão por ante a ré das gáveas e os seus chicotes nos cestos.

Do joanete grande

O joanete grande aparelha [fl. 168] com bolinas, escotas e estingues, com moitão por onde passam estes.

Nota: Os cabos que dizemos empunhar em cada vela, sendo redonda, dois deles excepto a mezena que tem mais de duas ou quatro sergideiras, em diferença das velas latinas, como velas de estai, botaló e ainda, cutelos e varredouras a que chamam miúdo, em geral, aparelhando cada uma delas com cabos singulares.

Da mezena

A mezena aparelha com sergideira, escota e moitões por onde esta e aquelas passam.

Da gata

A gata aparelha com bolinas e algumas há que fazem briol, o que não é versado, tem escota e estingues com moitões como qualquer outra vela redonda. A gatinha também aparelha com sergideiras.

Da cevadeira

A cevadeira aparelha com brióis, moitões por onde passam as escotas e estingues.

Do botaló

O botaló aparelha com driça, amura e escota ou duas e semelhantemente aparelham as velas de estai, miúdas.

Das velas de estai grande

A vela de estai grande aparelha com os mesmos cabos que o botaló, excepto que pelo seu gurutil tem uns garrunchos como o lais que lhe servem de envergues por onde passa um cabo que corre ao longo do estai para servir de envergar a vela quando se [fl. 168v] larga que sempre é com uma retinida contra a driça para colher a vela quando se arreja.

As mais velas de estai aparelham com os mesmos cabos que a do botaló, excepto a vela de estai da mezena, que muitas vezes aparelha com um perigalho cosido no gurutil para a fazer preparar.

Nota: As velas de estai tomam o nome dos estais onde se largam, como no estai grande, estai da mezena, que são as principais, estai da gávea, estai da gata e estai do velacho e ainda nos estais do joanete como se praticam muitos estrangeiros, porém, estas do joanetes são inúteis, especialmente no de proa, porque no do joanete grande comumente se traz.

Dos cutelos

Os cutelos, que aparelham dos paus ds lais das vergas grandes, driçados aos lais das vergas das gáveas, manobram-se com os mesmos cabos que o botaló, porém, com a vantagem de ter em bolinas nas testas de dentro.

Das varredouras

As varredouras que se largam aos costados do navio ao portaló adriçadas aos lais da verga grande, aparelham com os mesmos cabos que os cutelos, advertindo que os paus de botaló que armam ao portaló, no meio do costado, para ajudar melhor o navio.

Do pano pouco usado

Os joanetes de galope, que só alguns navios mercantes os costumam trazer, aparelham com driças [fl. 169] e escotas, semelhantemente na manobra a gata ou gatinha e galope.

Da vela de carangueja

A vela de carangueja aparelha com escota e sergideiras; aqui se adverte que as monetas não são velas, só sim são, uns suplementos ou crescenças que se fazem à maior e traquete, pelas suas esteiras, quando largam o pano muito sangrado com grande aluamento, então para fazer maior e que fique com mais pujame, para receber mais vento, o que é quase impraticável por ser supérfluo tais remendos, quando se pode fazer o pano da sua conta.

Da moda dos navios

A moda dos navios consiste em aparelhar todos por um estilo, como modernamente se pratica, as vergas grandes andam por duas diriças ou por dois viradores, que passam por dois cadernais com as arreigadas ao calcês do mastro, por ante a vante das gáveas, vindo eles a dar volta nas papoias ou em cadernais fixos no convés; os cabos das gáveas passam por estas e por moitões o que lhe serve de caçoilos com as arreigadas aos ovéns, junto às peias, para andarem claros e outras coisas semelhantes que antigamente se não usavam, como as árvores pintadas, as pegas inteiras de pau.

[fl. 170] **Tratado Sexto****Das bandeiras****Capítulo I - Das bandeiras e suas diferenças**

Bandeiras e pavilhões são as insígnias e divisas que os navios portam, em vários lugares, com que mostram o Príncipe que servem, assinando o carácter da pessoa que os comanda e ostentando, assim, o timbre para a disputa como o alvo da honra, que todos devem defender, pelo que sacrifica cada um cada um, debaixo dela, a própria vida, por lhe conservar o crédito cuja veneração é tão atendível entre as nações que, geral e reciprocamente, se respeitam, pelo que é necessário conhece-las e saber usar delas, como em seu lugar se dirá.

Nota: Diferençam os franceses as bandeiras de pavilhões, chamando pavilhões às bandeiras que arvoram nos mastros e bandeiras às de poupa e proa.

Bandeira farpada - Se diz a que á aberta, que faz duas pontas, a que os franceses chamam corneta.

Bandeira redonda - Se diz aquela que é quadrada. Bandeira à quadra é termo de falar, vale o mesmo que bandeira larga, á poupa.

Estandarte - Se diz o pavilhão real, que só o supremo general em chefe ou príncipe com esse cargo, o traz. Costuma ser de seda, com as armas bordadas de ouro, por divisa e maior autoridade, em uma das faces traz a imagem de N. Sra. da Conceição.

Frâmula ou flâmula - É um galhardete, com comprido e farpado, a que vulgarmente chamam rabo-de-galo.

[fl. 170v]

Galhardete - É uma frâmula farpada e comprida, sem armas. Costumam ser de várias cores como também as frâmulas, mas particularmente chamam rabo-de-galo, ao galhardete.

Grimpas - Se toma pelas bandeirinhas que coroam os topos dos navios, cuja cor se traz indiferentemente.



Nau N. S. do Cabo, Painel de Azulejos do Museu da Madre de Deus em Lisboa, in *Um curioso documento do Sec. XVIII*, Guilherme Conceição Silva, Revista da Armada, N° 382, Janeiro 2005, Lisboa.

Capítulo II - Das propriedades das bandeiras

Bandeira com armas reais - Se diz bandeira de navio de guerra ou de el-rei ou de capitão com patente.

Bandeira de esfera - Se diz as que a trazem por armas, como praticam os navios mercantes.

Bandeira lisa - Se diz a que não tem armas, como trazem os navios mercantes.

Bandeiras de sinais - São arbitrárias assim as cores como o seu uso, costumam se fazer com os particulares de cada nação, indiferentemente.

[fl. 169] Capítulo III - Do aparelho das bandeiras e paveses

As bandeiras aparelham com envergues, driças e retinidas, aquela para as içar e estas para as arrear.

[fl. 169^v] Os galhardetes, flâmulas e rabos de galo só têm driças por onde se adriçam.

Nota: As bandeiras largam-se à quadra ou popa e proa e topes, porém, flâmulas, galhardetes, largam-se somente nos topes, o que se entende não se fazendo sinais e estandarte larga-se à popa ou a estibordo como dissemos.

[fl. 170v] **Capítulo IV - Dos cabos com que aparelham as bandeiras**

Driça - para a levar arriba e retinida para arrear a bandeira. [fl. 171]

Envergadura da bandeira - Se diz por onde se enverga. [fl. 170v]

Rabo de bandeira - Se diz a sua cauda. [fl. 171]

[fl. 169v] **Dos paveses**

Os paveses aparelham-se só com envergues, largam-se nas falcas, principalmente da popa até ao portaló, nas guardas dos cestos das gâveas, quando diz a face por ante a ré, o que serve de enfeite e adorno do navio e para cobrir a gente na ocasião e, também se largam nos parapeitos que formam os propaus por dentro do navio.

[fl. 171] **Capítulo V - Das bandeiras que praticam todas as nações**

Portuguesa - Portugal usa de duas, geralmente brancas, a de guerra, com as armas do reino das cinco quinas e sete castelos com coroa, a dos mercantes traz a esfera simples ou com coroa, também a trazem com alhures.

Os navios do Porto, alguns, trazem a bandeira vermelha com as armas do reino ou da sua cidade.

Os navios de guerra trazem muitas vezes os galhardetes com as armas reais, que é branca verde e vermelha.

Alemanha - A do Imperador de Alemanha é amarela com duas águias pretas. A que trazia a Companhia de Ostende, que se desfez. [fl. 172]

Argel - A de Argel e de toda a costa atlântica, para os corsários é, segundo Furetiere, hexágono vermelho distinguido de uma mona turca adornada a cabeça com um turbante que é a figura de Ali Sulficar genro de Mafoma. [fl. 171v]

Berna - A de Berna é azul e branca de quatro faixas. [fl. 172]

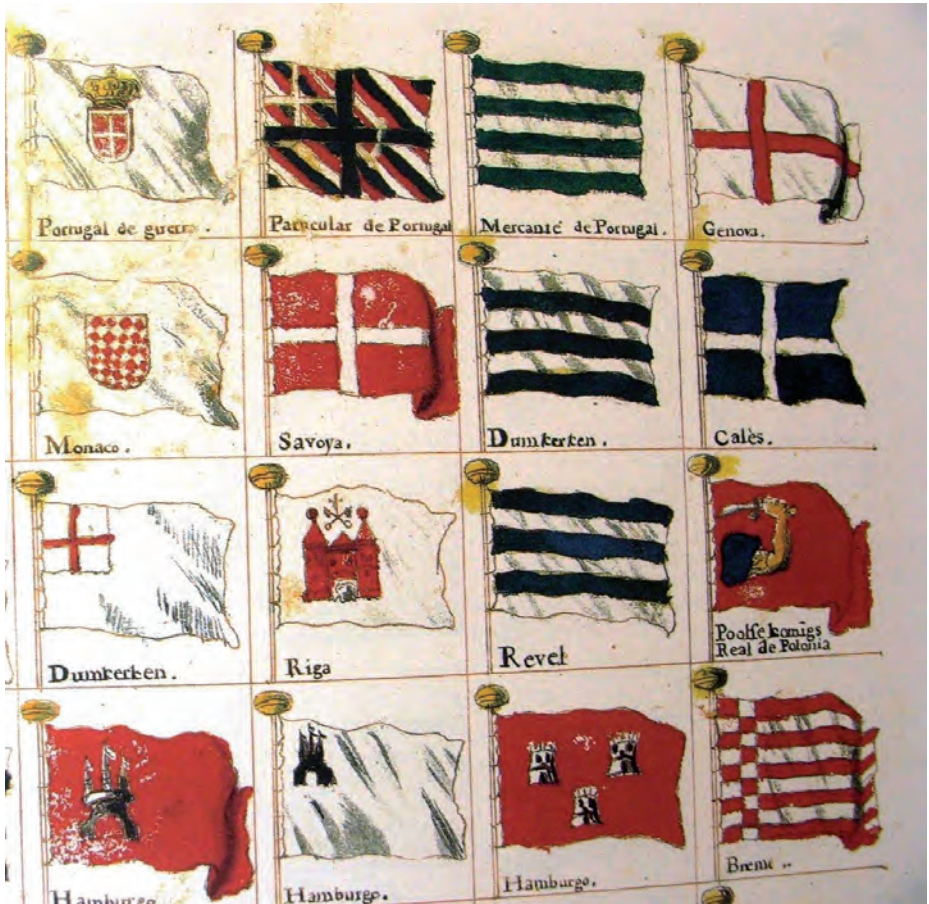
Brandeburgo - A de Brandeburgo é branca com uma águia negra estendida. [fl. 171v]

Dantzig - A de Dantzig é vermelha divisada com cruz e coroa mas, postas em bastão. [fl. 172]

Dinamarca - A de Dinamarca é vermelha com uma cruz branca e partida até à metade. A dos mercantes é também vermelha, mas quadrada com uma cruz branca. [fl. 171v]

Espanhola - Castelhana tem quatro que são brancas das distinguidos por as armas de Espanha, de Granada, de Aragão e de Bolonha ou Espanha flamenga, branca com a cruz vermelha. [fl. 171]

Francesa - França é branca, a que traz só, no tope grande, o amiral e mercantil tira azul cuja divisa é uma cruz branca com as armas de el-Rei.



Bandeiras de várias nações, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

Génova - A de Génova é branca com uma cruz vermelha.

[fl. 172]

Hamburgo - A de Hamburgo é vermelha distinguindo de duas torres de prata que sustêm um arco que sobre si tem outra pequena torre de prata.

Holandesa - A holandesa é vermelha, branca e azul, a do almirante, que trazem no topo, grande é seis faixas, vermelha, branca e azul, a da popa é de novas faixas azul, branca e vermelha. A do mastro menor é azul, vermelha e branca, que leva por divisa três cruzes vermelhas de Santo André.

[fl. 171v]

Inglaterra - A real é página com o escudo das armas do reino.

A bandeira do almirante da Inglaterra é vermelha, com uma âncora.

- As esquadras da nação se distinguem pela cor da bandeira, vermelha, branca e azul. [fl. 171]
- Liorne** - A de Liorne é branca com cruz vermelha com oito pontas. [fl. 172]
- Lubec** - A de Lubec é amarela e vermelha.
- Malta** - A de Malta é vermelha com cruz branca. [fl. 171v]
- Modena** - A de Modena é vermelha com uma águia. [fl. 172]
- Mónaco** - A de Mónaco é branca com o escudo do príncipe do mesmo nome
- Moscóvia** - A bandeira do Czar é branca, azul e vermelha cuja divisa é uma águia coroada, bordada de ouro.
A dos moscovitas é branca e vermelha, partida em quatro quartos: no meio tem uma cruz azul ou de três tiras, branca azul e vermelha, com uma cruz de Santo André. [fl. 171v]
- Ragusa** - A de Ragusa é branca com escudo vermelho sobre o qual está escrito, Libertas. [fl. 172]
- Sabóia** - Sabóia é vermelha com a cruz branca grande com quatro letras que são: F.E.R.T. [fl. 171v]
- Salé** - A de Salé é vermelha e redonda no remate. [fl. 172]
- Stralsund** - A de Stralsund é vermelha com um sol cercado de raios, no meio. [fl. 172]
- Sueca** - A da Suécia é azul, com uma cruz amarela da mesma figura da Dinamarca.
A mercante é quadrada, da mesma cor, com uma cruz amarela. [fl. 171v]
- Tripoli** - A de Tripoli é verde.
- Turca** - A Turca é vermelha e leva por divisa meias luas de prata, duas com as pontas rectas e uma com as pontas torcidas. [fl. 172]
- Veneza** - A de Veneza é vermelha com um leão levantado que em garra tem uma espada e debaixo da outra, um livro aberto. [fl. 171v]

[fl. 169v] **Capítulo VI - Dos Faróis**

Os faróis andam fixos na grinalda da popa, saídos fora, para poderem dar luz sem embarço; os navios grandes costumam trazer três e os que são de cabo, para distinção praticam três à popa e um na gávea, como estilam as nações do norte; mas os venezianos têm diferente estilo na prática dos faróis, especialmente o general, porque além de serem mais altos, trazem-nos na grinalda para dentro, como no plano do castelo e farol na gávea, também com semelhante diferença traz a bandeira ao lado de estibordo, como estandarte, sem o ser, porque é bandeira ordinária e é a que toca ao general dos navios por não o ser nunca em chefe.

[fl. 173 a 177v em branco]

[fl. 178] **Tratado Sétimo**

Da ordem dos navios, lotação da gente e seu fornecimento

Capítulo I - Dos navios de linha e a ordem deles

Navio de linha, se diz aquele que é capaz de formar linha de batalha e de se bater nela e em ordem, a isto são melhores os navios grandes, por poderem jogar artilharia grossa e receber mais fogo, em razão da sua construção ser mais vigorosa, do que a dos navios de menos lote, do que vem chamaram-se navios de primeira linha, aos que são maiores e aos em segundo lugar ou de menos lote e força, de segunda linha e aos em terceiro, de terceira linha.

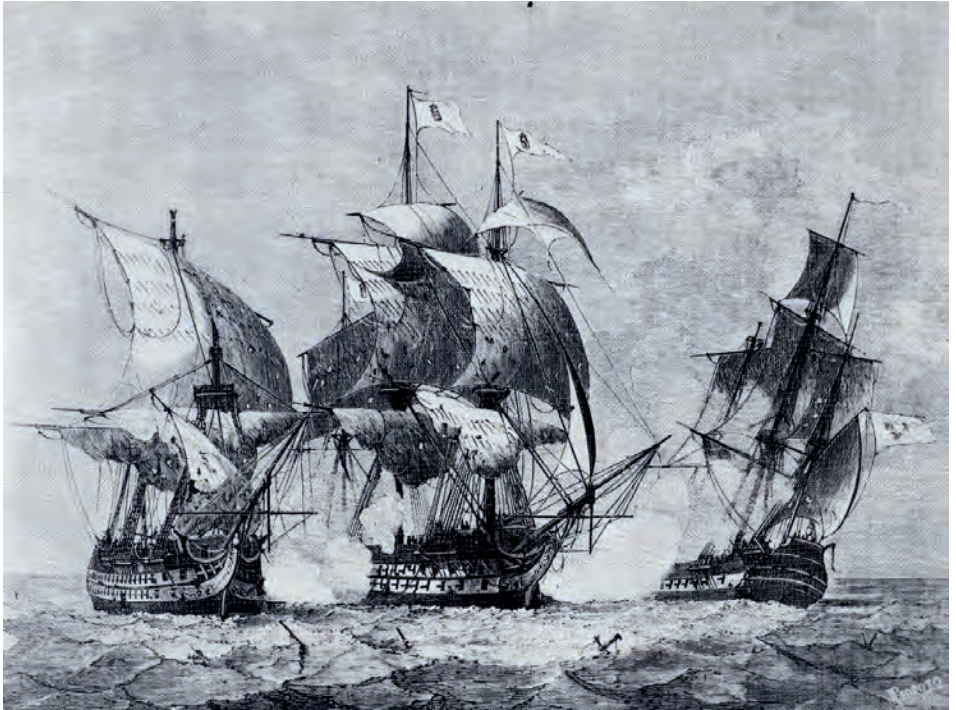
E suposto os estrangeiros particularizem e façam muita distinção dos navios de primeira linha aos mais, como eu poderei confessar, quando andando embarcado com coronel Adrião Boroel, que veio da Holanda servir a esta coroa, encontrámos a armada inglesa que contava vinte e tantos navios de guerra de bom lote e melhor equipados, da que era Almirante Bingue, o que foi sobre a de Castela que se achava no porto de Messina, dando calor aquela conquista e ultimamente a vista de cujo reino, da parte do sul, a pôs em fugida e aprisionou a maior parte dos navios inimigos sem muito trabalho, sendo os derrotados muitos mais em numero; tocou-me a ir a bordo do general inglês, como digo, cumprimentá-lo da parte do meu cabo, o que ele recebeu com demonstrações tão atentas clamorosas que o menos foi salvar-nos duas vezes, por igual, [fl. 178v] com nove peças, por cada uma, ao despedir-me, vindo detendo-me ao acompanhamento, que não era pequeno, porque a infantaria estava em armas e os oficiais cortejavam-me, cuja demora me fez a curiosidade de perguntar a um Capitão-de-Mar-e-Guerra quantos navios de linha contava a armada, ao que me respondeu, breve e pronto, que nenhum, porque aquele era de segunda, sendo de três batarias e meia, contando noventa e seis canhões de bronze; alarguei-me no entre parentes por mostrar a elevação dos estrangeiros, principalmente os ingleses, e a em que põem os seus navios de primeira linha, querendo dizer que ainda que sejam navios de primeira linha, formam esta indiferentemente, os demais, suposto que de

Navios	De Primeira	Linha	Praças	Peças	Calibres
N	P	L	800	120	48 = 36
N	P	L	800	110	48 = 36
N	P	L	800	100	48 = 36
N	P	L	700	090	48 = 36
Navios	De Segunda	Linha	Praças	Peças	Calibres
N	S	L	700	080	48 = 36
N	S	L	600	070	36 = 00
N	S	L	500	060	24 = 00
Navios	Terceira	Linha	Praças	Peças	Calibres
N	T	L	400	050	18 = 00
N	T	L	300	040	12 = 00
N	Fragata	Ligeira	400	050	18 = 00
N	Fragata	Ligeira	300	040	12 = 00
N	Fragata	Ligeira	200	030	10 = 00
N	Galera	De Guerra	100	024	08 = 06
N	Bordo		020	000	00 = 00
O	Carçaça	De bombas	012	000	00 = 00
O	Descoberta	De vigia	020	006	12 = 08
N	De Sinais	De repetição	030	006	00 = 04
O	Maxirigos	De aviso	010	002	00 = 02
N	Hospitais		040	006	00 = 04
N	Transportes	De víveres	030	004	00 = 04
O	Charruas	De sobressalentes	030	008	00 = 04
N	Avulsos	De negócio	040	010	06 = 04
O	Paquetes	De correio	015	002	00 = 02
Galeança	Galé	Extraordinariamente	800	024	24 = 12
Galé	Ordinária		400	005	18 = 04
Galé			600	005	18 = 04
Galeotas			040	000	00=00
[fl. 179v]			010	000	00=00
Setias	.....	.....	015	002	00=02
Tartanas	.....	.....	010		
Bergantins	.....	.....	012		
Balandras	.....	.....	015		
Queche	.....	.....	016		
Sumacas	.....	.....	016		
Corvetas	.....	.....	015		
Vascar	.....	.....	020		
Caravelas	.....	.....	016		
Gabarra	.....	.....	012		

diferente rango, porque em linha entram todos os navios ou sejam de mais ou menos peças, contanto que sejam armados, como em seu lugar se dirá.

Serve pois a denominação de lhe chamar navio de primeira ou segunda linha de distinção para se lhe caber o lote e conhecer a força e segundo esta, se lhe asigna a ordem do que são, para a preferência no lugar em razão de navio a navio, pelo que se ficam distinguindo pela desigualdade da artilharia, pois na ocasião concorrem todos em acção, sem diferença, o que

me persuade basta, para se ficar entendendo a ordem ou rango dos navios segundo os estrangeiros; o que nós chamamos linha sem determinar o número das peças e cada navio com pre-



cisão, por não haver regra que a tenha.

Combate da fragata N.ª Sr.ª da Nazaré, ao centro, com dois corsários franceses em 1714, in António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640 -1910)*, vol. 10º, p. 98.

Por esta tábua da Ordem dos Navios, se fica conhecendo o que a cada um pertence suposto seja vária a sua lotação, incerto o número da artilharia e calibre com que se armam, para se poder suligencia quais sejam os navios que possam entrar em linha, que são todos aqueles que podem, na ocasião, sofrer o fogo armados com a artilharia e gente para a laborar, sem que altere esta máxima o poder haver a segunda linha de navios, de menos força, por não poderem entrar em batalha o que se dirá noutra parte.

Capítulo II - Da lotação dos navios

A lotação se faz segundo a artilharia que tem o navio e calibre dela, para se guarnecer com aquela que a possa laborar, ficando a necessária para a mareação e reserva, a que se chama tafia, para as abordagens, que permitir a ocasião, ou para rechazar estas quando o navio a receba.

[fl. 180] Ainda que se não assinie o número das praças precisas que deve ter cada navio de guerra se bem é mais regular que arbitrária segundo o estilo comum; como por exemplo se

aponta na tábua da Ordem dos Navios, advertindo que a muita gente faz a guerra, e que melhor laboram dez homens uma peça que seis; suposta igual prática em todos eles; diremos porem, com distinção, o carácter dos officiais generais de marinha dos subalternos, nos dos da infantaria dos officiais marinheiros, mecânicos e económicos das hierarquias da gente de guerra e serviço do navio, como são soldados, artilheiros, marinheiros, grumetes, e pajens e ensinando a cada um a sua obrigação, para que se veja que adversidade de empregos, tanto os não encontra e perturba seguindo a boa ordem, que antes os une e ajusta, para concorrem todos em acção parcial, para a offensa ou defesa, na occasião do combate ou na faina da manobra.

Capítulo III - Dos officiais da marinha

Officiaes generais da marinha e subalternos

Generais portuguezes
 Capitão-general
 Almirante general
 Sargento-mor de batalha
 Coronel do regimento da armada
 Coronéis da armada real
 Capitães-de-mar-e-guerra
 Capitães-tenentes-de-mar-e-guerra
 Capitães de bruló
 Ajudantes da armada
 Sargentos-de-mar-e-guerra

Generais estrangeiros
 Amiral
 Vice amiral/*l. 180v*
 Contra amiral ou Fiscal ou Tenente-general
 Chefes de esquadras
 Capitães-de-nau de guerra
 Capitães segundos
 Capitães-tenentes de nau de guerra
 Capitães segundos, Tenentes segundos
 Tenentes primeiros, em França
 Tenentes segundos, em França
 Alferes de nau de guerra
 Capitães-de-fragata ligeira
 Tenente-de-fragata ligeira
 Capitães de carcaças
 Capitães de bruló

Guarnição de infantaria

Coronéis de infantaria
 Sargentos-mores de infantaria
 Capitães de granadeiros
 Capitães de infantaria
 Tenente de infantaria
 Alferes de infantaria
 Sargentos de número infantaria
 Sargento supra à infantaria
 Cabos de esquadra
 Officiaes reformados
 Soldados particulares
 Soldados da leva
 Tambores
 Trombetas

Pífaros
 Alouares
 Timbaleiros

Guarnição de marinha

Sargentos-mores
 Ajudantes
 Capitães da marinha
 Tenentes da marinha
 Alferes da marinha
 Sargentos da marinha
 Cabos de esquadra
 Guardas-marinhas
 Soldados de marinha

Oficiais de artilharia [fl. 181]

Tenentes-coronéis
 Sargentos-mores
 Capitães da artilharia
 Tenentes da artilharia
 Alferes da artilharia
 Condestáveis
 Sotas Condestáveis
 Meirinho
 Fiel de meirinho
 Proposte
 Tambores
 Trombetas
 Oficial de artilharia
 Mestre da artilharia
 Condestável primeiro
 Condestável segundo
 Condestáveis

Pilotagem

Primeiro Piloto
 Segundo Piloto
 Terceiro Piloto
 Aulistas

Oficiais marinheiros

Mestre da nau
 Contra-mestre primeiro
 Contra-mestre segundo
 Guardião
 Cartier mestre
 Guardião primeiro
 Guardião segundo
 Cabos de marinheiros

Marinhagem

Paioleiros
 Patrão de escaler
 Cartier mestre do escaler
 Patrão de lancha
 Patrão do bote
 Cadeiros
 Timoneiros [fl. 181v]
 Gageiros
 Escoteiros

Diriceiros
 Marinheiros
 Capitão dos pajens
 Capitão segundo dos pajens
 Alferes do lixo
 Grumetes
 Pajens
 Marinheiros
 Mancebos

Oficiais mecânicos

Primeiro carpinteiro
 Segundo carpinteiro
 Terceiro carpinteiro
 Sobresselente de carpinteiro
 Moços
 Primeiro calafate
 Segundo calafate
 Terceiro calafate
 Sobresselente de calafate
 Moços
 Mestre de velas
 Tanoeiros
 Lagartixas
 Vidraceiros
 Funileiros
 Pintores

Oficiais económicos

Capelão mor
 Capelães
 Físico-mor
 Cirurgião mor
 Escrivão [fl. 182v]
 Primeiro cirurgião
 Segundo cirurgião
 Terceiro cirurgião
 Primeiro sangrador
 Segundo sangrador
 Despenseiro
 Mestres da ração
 Fiéis do despenseiro
 Padeiros
 Cozinheiros
 Enfermeiros

Criados particulares
Alouares
Timbaleiros

Oficiais da fazenda
Provedor da armada real
Comissários
Tesoureiros

Lotação de nau de guerra portuguesa particular

Primeira plaina

Capitão-de-mar-e-guerra
Capitão-de-mar-e-guerra, segundo
Capitão-tenente mais antigo
Capitão-tenente mais moderno
Mestre
Sargento de Mar e Guerra
Capelães..... 2
Escrivão
Tanoeiros [fl. 182v]
Serralheiros
Cozinheiros
Trombeta
Cirurgiões..... 3
Sangradores..... 2
Pilotos 3
Contra-mestre

Guardião
Cabos de marinheiros. 2

Marinhagem

Marinheiros.....220
Grumetes.....040
Pajens..... 020

Guarnição de infantaria

Oficiais e soldados.....150

Gente de artilharia

Oficiais e artilheiros...060

Artilharia.....066

Calibres.....24 · 12 · 8 · 4

Praças420

Capítulo IV - Do fornecimento dos navios

Os víveres e aguada se metem no navio segundo as praças da sua lotação, respeitando o tempo que se poderá demorar a campanha. Convém que sejam bons e dos melhores que houver, recolhidos em bom vasilhame, assim para que não faltem como para a sua conservação, por que a da saúde pende do bom alimento e a todos importa a subsistência desta, como prenda a mais inestimável e necessária para a preservação da vida humana e principalmente os navios lhe convém o conservá-la, para poderem vencer o trabalho do mar e contrastar as adversidades que nele se encontram e, na ocasião, defender a honra da Pátria e crédito do seu Príncipe.

Semelhantemente se levam sobresselentes de antena, velame, enxárcia e materiais os necessários para o serviço e consumo do navio e para reparar alguma avaria que lhe aconteça.

Ainda que não será desconveniente expor aqui os sobresselentes e os materiais que leva [fl. 183] qualquer navio para se saber o seu fornecimento, contudo omitimo-lo, por se poder ver na receita do mestre, quando se arma o navio e o mesmo se pode praticar nos viveres e fábrica da artilharia, vendo os livros do despenseiro e meirinho pois, se levam os necessários para o consumo durante a campanha, para a ocasião que se oferecer o que faz nos navios portugueses, com providência liberalíssima.

Temos o navio guarnecido com a sua lotação própria para poder navegar, tão vistoso e aprazível à vista que, em muitos portos, se despovoam as terras e assim da gente principal, como vulgar, pelo virem visitar, admirando ver sobre a água, uma fortaleza portátil tão regular como equipada que ao passo que fulmina o respeito, ostenta a galhardia com que concilia ao Príncipe o decoro e a sua guarnição, o crédito.

[fl. 183v em branco]

[fl. 184] **Tratado Oitavo**

Da economia dos navios de guerra portugueses

Capítulo I - Do quartel da primeira plaina

O capitão-de-mar-e-guerra tem o primeiro lugar, como governador e senhor da praça ocupa uma das câmaras, que de ordinário é a de cima, a que vulgarmente se chama rabada, por ficar daqui melhor para senhorear o navio e se fazer presente às manobras, no caso de ser necessária a sua presença; os estrangeiros ocupam a de baixo, a que chamam os franceses do conselho de guerra, por própria e maior autoridade, entre nós serve de sala comum para os oficiais e especialmente para comerem, o que entre os estrangeiros é da antepara da câmara para fora, de baixo da tolda, como também entre nós, já hoje, se vai praticando, ocupando a rabada o primeiro capitão-tenente, a quem toca o segundo lugar como segunda pessoa e de estibordo, no caso de se aquartelar nela também o segundo, que de ordinário ali se acomoda, ficando a bombordo, por ser entre eles o lado de estibordo de mais honra, a meu ver, por ser o lado do estandarte e ficar à mão direita tomada a nau de popa a proa.

Entre nós aquartela-se o primeiro capitão-tenente em algum camarote da câmara de baixo ou em cima, de baixo do tombadilho, o que eu sempre [fl. 184v] fiz quando me tocou essa primazia, como parte própria para o meu exercício, podendo daí, pronta e exactamente, administrar o governo económico que lhe pertence, como o executar as fainas que frequentemente se oferecem, razão porque o capitão segundo também se aquartela da mesma sorte, dissimulando-se o regimento, nessa parte, que manda que durma na coberta de baixo, no rancho das bandeiras e pode ser com menos advertência, de que é menos necessário o capitão-tenente na coberta para guarnição da gente, pois os oficiais de infantaria são os que bastam e a quem não tem menos respeito, do que assista em cima para poder exactamente fazer a sua obrigação, que aliás é impossível, dobrando-se-lhe o trabalho só em descer e subir, sem jamais acudir ao que lhe toca, porque os repentes náuticos não os previne a maior cautela, só a vigilância continua os remedeia, porem as novas ordenanças não trazem tal capítulo.

Nota: *O que se diz do capitão-de-mar-e-guerra e seus segundos, considerado como primeira pessoa do navio, se fica subentendendo de qualquer cabo maior para com os seus subalternos, tendo em tudo primazia assim como a tem no governo e autoridade.*

Os padres capelães tem o seu quartel competente aos seus caracteres, que ainda que não seja determinado sempre se lhe dá decente para as suas pessoas e respectivo ao para que vão, o que assim [fl. 185] manda o regimento, comumente se lhe dão dois beliches, se os há, na câmara de baixo e se o capitão-de-mar-e-guerra a não ocupa ou um, se são poucos os camarotes ou se o acomodam na praça de armas o que os estrangeiros chamam St.^a Bárbara, como em muitas nações, não menos católicas do que nós, se pratica, cujo quartel é decentíssimo para os padres, se bem que muitos deles o não o entendem assim, mas mais é impertinência própria com a razão de serem pouco versados no exercício do mar, do que porque a tenham para o não sentirem assim.

Pelo mesmo estilo se aquartelam o físico e cirurgiões-mores quando embarcam, em diferença dos cirurgiões ordinários e sangradores, que tem por quartel a mediania na coberta de baixo por ante avante da escotilha grande, onde também se aloja a botica, para maior expedição, tendo esta lugar positivo na coberta livre, se é em navio que a tenha em camarote particular ou no porão, para a ocasião, como lugar conveniente para esse fim; entre os estrangeiros alguma variedade há neste alojamento, porque ou a acomodam na praça de armas ou em cima, debaixo da tolda ou lhe dão um rancho, para que aí o possa fazer as curas ordinárias, atendendo ao seu bom cómodo, como tão necessária a sua conservação para remediar os enfermos e curar os feridos.

[fl. 185v] O sargento-de-mar-e-guerra e o escrivão da nau aquartelam-se na praça de armas ou coberta livre, em alguns navios se lhes dá o rancho das bandeiras, por assistirem ao trabalho de dar a razão.

O primeiro piloto tem por quartel um camarote no tombadilho da parte de estibordo, onde comumente se acomoda o segundo Piloto mas de modo que lhe faz o primeiro ou por ser seu camarada e não porque lhe toque pois o lugar é próprio e preciso que o assista o piloto para poder exercitar a sua arte vigiando o vento, rumo e curso da nau, para se poder calcular as distancias; o terceiro ou sota piloto e aulistas aquartelam se indiferentemente segundo a capacidade da nau ou de baixo da tolda ou na praça de armas.

O mestre, como curador da nau e o que responde por ela tem camarote para a sua pessoa no tombadilho da parte de bombordo e se é nau que tenha muitos camarotes, tem segundo com o pretexto de ser para bandeiras, podendo estas ir em algum caixão para que vão mais comodamente e limpas, o que praticam os estrangeiros, porque no camarote servem de cama para os moços do mestre e logo se enxovalham, suposto o segundo camarote não seja supérfluo por servir de agasalhado aos sobresselentes, que é preciso que estejam à mão, assistindo o mestre no seu, para poder [fl. 186] expeditamente mandar manobrar a nau além do que tem o mestre os seus agasalhados no porão como são os paíóis da enxárcia, velame e materiais.

O contra-mestre e guardião tem cada um seu camarote, à proa de baixo do castelo, com preferência nos bordos, segundo a diferença de subordinação que um deles tem ao outro, toca-lhes esse alojamento para sua residência e poderem assistir frequentemente à sua obrigação como é preciso, tendo além dos camarotes agasalhados no porão, o que lhe reservam no bailéu, para os seus despejos.

Os carpinteiros e calafates que se entendem os mestres, tem cada um seu camarote, à proa debaixo do castelo, para guardarem a sua ferramenta, para o que se lhes dá também, a cada um, uma despensa na cobertura livre, se a há, aquartelando-se os mais, em algum rancho, na cobertura de baixo, junto à proa.

Capítulo II - Da gente do mar

Os cabos dos marinheiros e marinheiros, aquartelam-se na cobertura de baixo, nos últimos ranchos da proa, que de ordinário vem a servir, ficando sempre a mediania livre, também têm por quartel o castelo da proa.

Grumetes e pajens aquartelam-se na mediania, debaixo da tolda, [fl. 186v] junto ao cabrestante e da mesma sorte os trombetas, hoje tiram-lhes este quartel de baixo da tolda e consentem-nos em baixo ou também na lancha, debaixo do castelo da proa.

Tanoeiros, serralheiros e mais oficiais mecânicos aquartelam-se debaixo da tolda, nos últimos ranchos a par dos portalós, como os cozinheiros à proa debaixo do castelo.

O despenseiro aquartela-se na cobertura livre se a nau a tem ou na praça de armas, advertindo que nem ele, nem pessoa alguma, se acomoda no porão antes da noite, fica fechado como o está no entretanto que lá não há que fazer fora do tempo de dar a ração, em diferença dos estrangeiros que o despenseiro e os seus fiéis assistem no porão como seu domicílio.

Capítulo III - Do quartel da gente de artilharia

Os oficiais de artilharia tem os primeiros lugares na praça de armas, como casa própria para eles e só se lhes antepõem os padres capelães, segundo os seus caracteres, ocupando os camarotes que a praça de armas tem, quando se aquartelam lá, o que é raro ver, entre nós os portugueses.

Os sotas condestáveis e meirinho e mais guarnição dos artilheiros aquartelam-se na praça de armas, de sorte que fiquem da antepara para dentro, sem ocupar a cobertura grande.

Os escoteiros, que sempre se elegend [fl. 187] dois dos artilheiros com o resto da guarnição deles, aquartelam-se debaixo da tolda; os escoteiros nos ranchos das escotas onde elas laboram e os mais artilheiros nos mais ranchos, por bombordo e estibordo se aí se não dá mesa que então aquartelam-se todos os artilheiros na praça de armas.

Nota: Como assinamos a todos quartel, é razão dizer que o gado tem por quartel a lancha ou algum rancho dos do convés.

Capítulo IV - Do quartel da infantaria

Nota: Entre os portugueses o lugar de mais honra a bordo dos navios é ao avesso dos estrangeiros, porque é o bombordo e neste lado é que fazem o rancho das bandeiras, que serve de corpo da guarda principal aquela praça, como tocamos em outra parte, pelo contrário os estrangeiros o desestimam tanto, que nele fazem observatório das suas serventias e ao de estibordo, defronte da boca da escotilha grande, é ao que dão a honra e primazia de rancho de bandeiras como nos reclamamos.

A infantaria aquartela-se pela sua precedência e antiguidade, seguindo a ordem do acampamento seguindo as ordenanças das fronteiras; tem por alojamento nos navios de guerra a coberta debaixo da escotilha para a ré, por bombordo e estibordo e, quando é [fl. 187v] muita, dá-se-lhe se lhe mais dois ranchos de cada parte da escotilha, para a vante ficando sempre livre o das bandeiras como vi e uso de dar quartel.

O capitão mais antigo tem por quartel, para si e para a sua companhia, a parte de bombordo, ficando comumente quatro ranchos e meio a cada cinquenta homens incluídos os seus oficiais, porem só estes armam catre, como é alferes para cima, por não incomodar a gente e poder arrancar-se e armar as suas macas para dormirem.

O segundo capitão de infantaria aquartela-se com a sua companhia de estibordo pelo estilo do primeiro capitão ou mais antigo; semelhantemente a terceira, quarta e sexta companhia se alojam para ré, depois dos mais antigos, e no quartel dos ranchos avante da escotilha e por essa ordem se aquartelam as mais companhias quando a guarnição é maior, ficando sempre as principais nos primeiros lugares e seguindo-se as outras, por sua ordem, sucessivamente a estas.

Os soldados que entre nós querem ser distinguidos, são aqueles a que vulgarmente se chamam particulares, por terem a razão de serem de conhecida nobreza e terem vindo buscar o serviço espontaneamente, ao que se atende sempre pelo tratamento que se lhe rende, dando-lhe cómodo e trato de oficial, podendo armar catre, levar criados, como qualquer capitão e os maior qualidade, se lhe dá quartel na câmara com algum [fl. 188] beliche segundo a galanteria com que o comandante do navio os quer tratar, oferecendo-lhe a sua mesa, em diferença dos soldados de leva, ainda que militarmente a não haja, porque a honra nos soldados é contra, como em seu lugar se dirá.

Os tambores e pífaros têm por alojamento, a par do mastro grande na coberta de baixo, junto às bombas.

A gente de todas três hierarquias não tem mais leito, nem lhe é dado mais praça a cada pessoa, que o lugar de poder livremente armar a sua maca; todas as três se repartem em ranchos de seis, sete ou nove pessoas, a cada um por quem responde o cabeça ou mãe do rancho, que assim se chama o que os governa domesticamente; permite-se a cada um destes ranchos duas ou três caixas, de moderada proporção, para guardarem a roupa e algum particular provimento.

Convém que a gente ande arranchada para que haja amizade, que se contrai da boa camaradagem, para se tratarem com cortesia e união, velando com reciprocidade cada um [fl. 188v] os

pertences alheios, como bem a ter guardar a roupa, tomar a ração aos camaradas que estão ausentes, curar do doente e limpar o rancho, lavar a camisa com cuidado, amor e fraternidade do que resultam mil bens a cada qual, de per si, e juntamente receberem os acréscimos das suas rações, para os repartirem pela rasa entre todos, para os seus almoços.

[fl. 523] Convém os soldados, no seu alojamento dos navios, tenham os seus oficiais para sua quietação.

Capítulo V - Da enfermaria

A enfermaria, a bordo dos navios de guerra, tem por quartel, na viagem, a mediania na coberta de baixo a vante e a ré, fazendo-se a cada doente ou ferido uma cama inteira de colchão, lençóis e cobertor, assistindo-se com todos os remédios necessários assim meztivos como de linimentos, com grandeza, sem reparo em dispêndio algum levando vantagem, nós, nesta parte, a muitas nações que curam os doentes por assento a que se obriga o cirurgião, guardando este, mais as despesas que evita do que preceitos de caridade, que o não comove.

[fl. 189] Os enfermos são assistidos pelos seus camaradas e, quando são muitos, se lhes elege um enfermeiro, com seu ajuda, que seja homem de cuidado e caridade, para os limpar e dar-lhes de comer a tempo e a horas, sendo cuidado o mais velho, como primeiro cirurgião, de lhe dar doce todos os dias em porção bastante e em qualidade suficiente, para o que se dá a chave da caixa dos doces ao padre capelão, quando mostre ser prático e caritativo com os doentes, devendo, assim ele, como o companheiro visitá-los amiúdo.

Quando os enfermos são muitos ou os feridos, como acontece e ficarem depois de alguma outra ocasião, se não é incorporado em alguma armada, em que haja hospitais, que para isso vão decretados, nomeia-se um capitão de infantaria, por alternativa, para que rolem os mais, como também os soldados ternos por mordomo dos doentes, para lhes administrar a sua assistência, devendo os capitães-tenentes examinar se assim o executam, para que os doentes não pereçam.

Como o que os doentes devem comer, pertence o seu conhecimento ao médico ou cirurgião a eles toca o mandar dar baixa [fl. 189v] no Livro das Rações, para se socorrerem de dietas e galinhas, as que se não dão por ordem e com bilhete do cirurgião para que se conservem e as não furem, o que não obsta, salvo se fazem as capoeiras fortes e se guarnecessem por ante a vante das grades ou frestas com uma rede de arame grosso e forte por onde se não pudesse meter a mão, o que ainda me não persuade, bastaria para se conservarem.

Como uma das principais circunstancias que concorre para haver saúde é a limpeza corporal e asseio porque na imundice nada medra, deve haver à proa uma tina dentro das perchas, se o navio tiver essa comodidade, com dois baldes, para que lavem as camisas e juntamente cada um a si e a miúdo, e que andem limpos, fazendo-os pentear e assear a cara, ao que respondem os cabeças dos ranchos e destes cabos, condestáveis e sargentos de infantaria o que assim se pratica quando há bom cuidado, sendo entendido que nós os que navegamos para a Índia e Brasil o devemos praticar com exacção por ser o particular defensivo e quase único

remédio.

Todos¹ os dias, de manhã e à tarde, se abre a botica e se apregoa pelas cobertas, em voz alta, para que os doentes e feridos que andam em pé, vão curar-se o que se faz com mínimo cuidado e inteira caridade.

Todas as manhãs, como já disse, se dá doce aos doentes com a assistência do cirurgião, para o que se bota um pregão público, pelas cobertas, para acudirem os enfermeiros recolhê-lo e levarem-no aos seus enfermos, [fl. 190] com que se evitam as brevíssimas e repetidas doenças que padecem os que trilham aquela estrada.

Convém que a gente não coma salgado, se bem não pode ser de outra maneira, porém deve ser a carne e peixe expurgado de todo o sal, botando-se-lhe de vinte e quatro a vinte e quatro horas, sempre com prevenção, a ração do dia seguinte, de molho, na véspera, tendo cuidado o sargento-de-mar-e-guerra, de duas em duas horas, de mandar que os cozinheiros lhe mudem a infusão botando lhe outra água limpa a que basta que seja salgada para a salcuchar e adoçar o necessário e quando a experiencia mostre que o espaço de vinte e quatro horas a não adoça desse-lhe mais de infusão ou a cozam em duas águas, botando lhe uma mão cheia de sal na primeira água e escorrendo-lhe esta e renovando com outra ficará sem sal segundo que praticam os carmelitas descalços.

A carne ou peixe deve se dar enxuto, sem caldo, depois de cozida, no que convém haver toda a cautela, mandando-se que se bote o caldo ao mar e que os cozinheiros o não dêem a pessoa alguma, porque certamente é nocivo.

Os que fazem viagem para Angola, Índia ou Brasil, convêm-lhes, depois que vão entrando [fl. 190v] nos trópicos e avizinhandose a linha, que não bebam vinho e se o beberem, que seja em tão pouca quantidade que não seja sensível o seu efeito, usando mais de lavatórios exteriores do que de bebidas semelhantes; advertindo que o demasiado calor que por aquela altura se encontra ajudado do interno, exaspera a natureza de maneira que parece a vida facilmente nas falências da saúde; e esta é a razão porque os que navegam do norte para o sul, ao passar a linha, padecem tão multiplicadas doenças, como por aquele caminho se experimenta, em contrário dos que passam do sul para o norte cortando os próprios paralelos ainda que por diferentes meridianos porque usam de alimentos menos substanciais e não bebem vinho, além da temperatura dos climas ser mais salutar.

Todo o comer que sobejar na caldeira, vá ao mar, para que não fique de um dia para outro, porque se corrompe e dana a saúde, ainda que os estrangeiros a guardem por serem mais governados e por não passar mal a gente, o que será por navegarem em climas mais frios ou por alguma outra razão da propriedade dos viveres, porque entre nós o vi já assim praticar, mas as doenças foram inumeráveis, o que cessou, dando-se a ração fresca e cozida no próprio dia; hoje dispõem as novas ordenanças, outra coisa.

[fl. 191] Todos os dias se faça levantar a gente que não fizer quarto de manhã, para que venha para cima para o convés tomar o fresco e de oito em oito dias se lhe mandará se lhe mandará toda a roupa, e macas, as redes, para gozarem do mesmo benefício.

Todos os dias que o tempo permitir se abram as portinholas para arejar a coberta, o que só se fará durante o dia, tendo se o cuidado de borrifar as cobertas, de quinze a quinze dias, com vinagre defumá-las com alcatrão, que ainda que não é suave o cheiro é salútil e o fumo. Com o alecrim e alfazema mais amêndoa, que preserva do mal e consola o olfacto e assim o mandam as instruções vivas.

Nos dias de muita calma, tanto em porto com em viagem, mandar-se-á toldar o navio com os seus toldos, advertindo o que praticam as galés nos portos. Toldando-se no porto tanto de noite como de dia para que nem o sol os queime nem o sereno os enferme, o que nos navios se remedia com toldar o navio de dia, não consentindo que se ouse dormir fora da coberta e menos em viagem, ainda que de noite se traga toldo, o que é escusado.

Capítulo VI - Da limpeza e asseio do navio

O navio tanto no porto como em viagem há-de ser [fl. 191v] todos os dias varrido por dentro três ou quatro vezes a primeira ao amanhecer, segunda antes de jantar, terceira pela meia tarde e outra ao pôr-do-sol, o que não baste para andar limpo, como acontece nos navios grandes de muita guarnição, que é necessário varrer quatro ou cinco vezes as cobertas no dia, por fora pelos costados há-de ser varrido todos os dias de manhã, como também há-de ser baldeado sem falência todas as manhãs, a saber castelo de popa e proa, tolda e convés e, por fora, os costados; nos dias de muito sol há-de-se baldear duas vezes por fora, de manhã e à tarde tanto no porto, principalmente, como em viagem.

De oito em oito dias há-de ser a coberta de baixo baldeada e lambazada, de sorte que fique enxuta, o que fora bom fazer mais a miúdo mas incomoda a gente o revolverem-lhe tão repetidas vezes os ranchos.

A cada rancho se dá raspa e vassoura que se entrega ao cabeça ou mais do rancho, o que reparte o guardião a cujo cargo está a limpeza, para que cada um o limpe e asseie o seu quartel de que respondem cabos e sargentos ao capitão-tenente quando o examina, como deve advertindo que os ranchos devem limpá-los quem os assiste e as coxias e mais praças do navio, como a limpeza comum e câmaras, [fl. 192] toca ao guardião com a sua gente, excepto os gerais de baldear a nau e lavar cobertas porque então as faz em todo o navio.

De quatro em quatro dias ou em menos tempo, serão as coxias da coberta grande e convés até ao poço, menos este, raspadas com cuidado, que não firam as madeiras e venham a enfraquecer, sendo as raspas só para tirar a lama encascada, que a vassoura não leva e não para flaquejar a coberta no que deve haver cuidado, para que a não lasquem, em cujas falhas recebe a imundice que a maior diligencia não asseia além de ficar a coberta tosca e menos polida e engraçada.

Nota: Os estrangeiros costumam todos os dias lambazar a tolda, castelos e convés, esfregando com um lambaz molhado e enxugando com outro enxuto, nos dias que não baldeiam, depois do que areiam a coberta; é limpeza breve mas também o fica sendo demasiadamente ligeira, pois lhe excede a da baldeação esfregadas as cobertas à vassoura, que as desencasca e deixa limpíssimas.

As câmaras, corredores e serventias delas e ainda a tolda, hão-de ser no porto, de quatro [fl. 192v] em quatro dias, esfregadas e arreadas ao esfregão como civilmente se tratam as casas, pois naquelas assistem as principais pessoas do navio e o mesmo lavatório, com areia, se fará às anteparas e portas dos beliches e câmaras o que as limpa bem sem fazer prejuízo as madeiras, fazendo-se o mesmo na viagem onde é razão para a limpeza e o asseio não seja desigual.

Limpar-se-ão as vidraças e se conservarão, com cuidado de se abaixarem nos seus caixilhos, quando se fizerem as salvas ou disparar a artilharia, pois serve de abrigo à gente e de ornato ao navio, o que terá cuidado de examinar quem mandar dar fogo.

Depois de se molharem as cobertas e enxutas ao lambaz, salpicam-se com areia, mas pouca, que não só serve para enxugar mas para que não escorregue a gente, nem caia, que muitas vezes sucede o molestar-se gravemente, além que conserva a coberta mais limpa e clara o que parece bem, pelo que levará areia, em tinas ou barricas, em porção que possa chegar ao serviço do navio, como também para segurar a gente ao laborar com a artilharia e semelhantemente esta que aliás escorregará.

[fl. 193] Tanto que chover logo se mandará varrer as cobertas e lambazá-las por evitar a lama que resulta da chuva com as pegadas ocasionando o cair a gente, o que se faz repetidas vezes, enquanto o dia e as cobertas o necessitam.

Todos os dias se limpam as capoeiras das galinhas e currais de gado, que se leva no convés feitos entre peça e peça, para o gado vacum e na lancha se leva o miúdo, assim para o trato e conservação do mesmo gado, como para o asseio do navio, para o que se assinam moços que têm só esta incumbência, unicamente e assim o dispõem as novas ordenanças.

Costumam os navios portugueses e mesmo os estrangeiros, montar a bordo uma bomba que serve para baldear o navio todos os dias, como já dissemos, serve também para fazer água salgada nos tonéis vazios para compensar a nau quando sente a falta do consumo, o que não embarça nada o navio, porem, no dar da caça se deve suspender fora de água, como tudo o mais que for pendurado do navio, que lhe pode atrasar o curso.

Nota: Queremos advertir porque muitos comandantes cuidam menos no asseio do seu navio, fazem das câmaras despensas e ucharias, entendendo que só importa comer e nada mais, diremos que uma e outra [fl. 193v] se pode fazer sem se encontrarem, porque o comandante tem as despensas todas à sua ordem e ao navio, se lhe falta alguma mais, à mão, pode-se-lhe fazer ou ocupar qualquer camarote, sem meter na câmara, com os seus camaradas, feijões e lixos da cozinha do que nasce perder-se o respeito e desaforar-se a ousadia que é menos agrado dos oficiais, vindo dali a originar-se algum indecoro para o mesmo comandante.

Os navios também trazem mó de amolar para as raspas, machados no picadeiro no convés, para o serviço comum, como tudo o mais necessário de baldes, celhas, lambazes e vassouras para a sua limpeza e asseio.

Capítulo VII - Do adorno e concerto do navio

Os navios também se adornam e paramentam, para prenderem no concerto os agrados e na boa ordem aprazerem a vista, mostrando que quem tem quem o atar melhor, os saberá defender, porque sempre o cuidado é maior onde é mais importante, razão porque na guerra sempre foi permitida toda a galhardia, ostentando no asseio externo o valor encoberto porque raras vezes deixa este na ocasião de animar as acções, quando sempre cuida em ser bizarro.

[fl. 194] O navio estando no porto, em acção, deve dar lados, ensebar, forrar as amarras, ferrar o pano e amantilhar as vergas, por igual, estivar os mastaréis e compassar os cabos como braços, bolinas escotas e amuras, de sorte que todos estejam em ordem e correspondência.

As amarras andando talingadas devem trazer o que vai dos escovéns para a talingadura, forrado a coberto com capas de lona, por não apodrecerem.

Deve raspar costados, moitões, mastros e mastaréis e engraxá-los em branco, o que se faz com alcatrão e sebo que fique bem claro, o que não só formoseia estas partes mas também as conserva, isto se fará no porto, ou no entrar em qualquer parte em que possa haver demora.

Alguns navios costumam trazer os moitões pintados de amarelo o que é melhor ou de vermelho porém não parece bem.

As vergas e mastros devem andar com coxins e forras de sola, como forrados os cabos e amarras para se não romperem, e da mesma maneira esfalçados.

As portinholas devem andar frisadas, o que não só parece compostura, mas defende melhor que não entre o mar e dura mais do que a estopa, para o que se ensebam também.

Deve forrar os cabos e ensebá-los nas partes por onde laboram e alcatroar-lhes o restante, quando tiverem uso, se bem que puídos não são piores, nem desenfeitam o navio, lembrando-nos de que os trazem assim os corsários, senão para bem parecer, para melhor manobrem, como também a pratica assim a nação veneziana, aparelhando os seus navios com enxárcia branca, mas não dura tanto como alcatroada e parece conveniente, o que é pelo contrario.

O navio enseba-se e enxofra-se para se conservar limpo pelo fundo e para se andar melhor porque sujo faz-se ronceiro, [fl. 194v] as obras ensebam-se para correrem pelos moitões sem empecilho, nem demora e para que se não rompam nem as vergas forram-se, como fica dito.

Os cabos que não trabalham, assim no porto como em viagem, devem ter os seus chicotes colhidos em aduchas e atracados à enxárcia, por sua ordem, com vinhateiras e também ao mastro grande ou propau tanto à popa como à proa, para estar o navio claro, por maneira que não esteja cabo de laborar na coberta.

O navio deve sempre trazer arrombadas, isto é, as redes armadas em que se possa meter a roupa, com que aquelas se fazem, além de que enfeitam muito as falcas, guarnecendo o navio, lhe fazem mais aparato.

Alcatroam-se se com alcatrão bem preso, o que se faz de alcatrão e pós de sapatos todas as cintas, [fl. 195] frisos, falcas, que guarnecem o e toram o navio por fora, como também as arrotaduras dos mastros trincas, vaus, gáveas, pegas, vergas, paus do botaló e dos lais de combate grimpas e bandeiras.

Pintam-se as obras mortas, falcas, assim por dentro como por fora, perchas, turcos e leão, para o que se traz tinta da cor do navio, como a vermelha, especialmente para as portinholas, advertindo que muitos ingleses trazem os navios todos pintados por dentro, de sorte que só as cobertas andam em branco e nuas, o que sem duvida é enfeito e asseio que não embaraça nada e não agrada pouco.

Alcatroa-se a enxárcia, colhedores encerados dos xadrezes, que devem estar enrolados durante o dia, para estarem as cobertas claras e frescas, para o que podem ficar assim de noite enquanto não incomodar a gente.

Deve estar o navio empavesado pelo tempo da sua demora, com a escada do portaló armada com os seus cabos de encosto; os paveses devem-se armar nas falcas, gáveas e no propao do tombadilho, como partes que rematam e coroam o navio, advertindo que a escada e cabos do portaló devem estar forrados, prontos, porque será menos civilidade vir alguém [fl. 195v] a bordo e não achar a entrada franca.

O navio deve estar no porto, safo e claro, principalmente sendo entre estrangeiros, com as portinholas abertas por igual e de quando em quando com a artilharia fora, o que se fará com moderação, para não incomodar a gente, mandando lhe entrouxar a roupa nas macas que venham ficar enroladas ao comprido, por modo de molhelhas, as quais se põem no convés junto ao mastro grande com ordem ou em outra parte que não empachem o navio, como na coberta livre, porque nas redes é só próprio na ocasião ou em viagem, tendo entendido que quando nas cobertas se não vê mais que a artilharia, então se diz estar o navio safo.

Mas como não convém molestar a gente, antes importa muito trazê-la contente, o que não é fácil e os safas semelhantes que eles julgam escusadas, mais os escandaliza do que as aprovam, se bem jamais o farão porque só louvam o que lhe não leva acção, pelo que convém fazê-los com consideração, por alternativa, porque nem a demasia os molesta, nem a falta os descuida.

[fl. 196v] **Capítulo VIII - Como deve estar a artilharia no porto estando o navio surto**

As carretas devem ser todas da conta da artilharia para gornir toda em linha recta, devem ser pintadas e da mesma sorte chapuzes e cunhas e ainda os espeques, principalmente os abertos a terra, para que haja uniforme em tudo, o que sempre é vistoso.

A palamenta que toca a cada peça como são pés-de-cabra e espeques, deve estar como em cabides, o que se faz com duas alças de gacheta pregadas nas amuradas entre peças e peça, respeitando a isto devem estar saca-buchas, soquetes e lanadas de artilharia do convés debaixo da tolda, entre lata e lata, metidas nas fasquias, como semelhantemente, na praça de armas, as da bateria de baixo.

A artilharia deve estar toda em meias voltas, com as talhas colhidas em aduchas e postas sobre as mesmas peças e estas com pranchadas amarradas às mesmas talhas para que não caíam, os ouvidos tapados com as suas cavilhas, excepto os das peças do convés que devem *[fl. 197]* estar sempre carregadas e escorvadas para sinais ou para responder a alguma salva que se ofereça de repete; as bocas das peças a que vulgarmente se chamam jóias, estarão alcatroadas com alcatrão bem preso e tapadas com tapas de cortiça, caídas de branco com cal comum e amarradas às mesmas jóias; estas tapas devem ser de cortiça, porque de pau incha e não se podem tirar.

Capítulo IX - Como deve andar a artilharia em viagem

A artilharia da bateria de baixo, em viagem, deve ir embeçada e atracada com vergueiros e talhas esganadas, por estilo que ainda que o navio jogue, o não faça a artilharia; no porto e em viagem deve ir sempre carregada com bala rasa, porém não escorvada, mas com os fogões com escravijas e tapas postas, bem ensebadas, para que a água não cale dentro e humedeça a pólvora, levando sempre as suas pranchetas.

A artilharia das outras baterias, como mais miúda, basta que vá em meias voltas ou com uma talha atracada e outra em meia volta, excepto no convés, seis ou oito peças, que tiram sempre em meias voltas, carregadas e escorvadas, *[fl. 197v]* para todo o repente que se ofereça, porque sucede ser preciso fazer qualquer sinal ou atirar a algum navio, por falta de expedição se não faz a tempo, pelo que, também no porto, convém que as peças da proa e algumas da tolda, estejam sempre carregadas e escorvadas e algumas com bala.

As balas dos calibres da artilharia devem estar nas suas chaleiras entre peça a peça, fora a reserva para a ocasião que se trazem nas chaleiras grandes e no porão; balas miúdas e da mosquetearia, metralha deve estar na praça de armas com polvorinhos, tacos, tranças enxofradas, que é do que nós usamos por melhor do que o morrão no bota-fogo, pronta e expeditamente, mas debaixo de vigia e cautela para se usar de qualquer destas, a toda a hora que seja necessário.

Tacos e pranchadas para tomar os rombos na ocasião, que se guarnece de estopa alca-troada, vão pendurados no mastro grande, como os estrangeiros levam o seu chicote do casti-go, que é um pedaço de cabo grosso de seis ou sete palmos com que às mãos ambas açoitam os culpados dos crimes maiores, além da tábua curta com que os açoitam por algum descuido ou preguiça no convés.

[fl. 198] No convés deve ir uma tina, a que nós chamamos tina das cordas ou de tranças, arrumada à amurada junto à amura de qualquer dos bordos, em que vão na viagem e estejam sempre, em acto continuado, duas tranças acesas e dois cordões de dois fios, em diferença das tranças que são de três, para prontamente se dar fogo à artilharia e para fumar a gente; entre nós além da tina das cordas temos um barril com areia como deve estar a tina, na tolda ou no castelo de popa, para o mesmo fim.

Nota: Os estrangeiros costumam, além da tina que é comum nos portos, guarnecer a artilharia nas oca-siões que os visitam, a cada peça com seu bota-fogo que acendem e cravam na cobertura ao lado da peça, o que não louvo, porque como não é bom que haja fogo no navio sem sentinela à vista e havendo-as seria embaração na ocasião, além de não haver guarnição para tanto e fora dela enfado para a gente, pelo que as tranças estarão em tinas, como em ordem de combate, como diremos em seu lugar.

Deve haver muito cuidado nas armas avulsas como de fuzil, principalmente que andem limpas, armem bem e tenham pedras capazes de ferir fogo, estas trazemos nós debaixo do tombadilho, postas com alguma ordem e algum [fl. 198v] conserto, espingardas e pistolas, se bem são supérfluas, por armarmos os navios com infantaria, que embarcam com as suas armas, de que tratam e sabem versar, com conhecimento, o que falta nas do navio.

Porém, pode suceder que a mais guarnição, lhe seja preciso pegar em armas, será conve-niente levar algumas avulsas de fogo, como espingardas, pistolas, bacamartes, ainda que sem uso, chuços bastantes que devem ir no tombadilho, partazanas, espadas e rodela e machadi-nhas, o que assim praticam as nossas naus, levando-as em caixões no tombadilho como parte própria destas armas, porque a gente as não senhoreie e no caso de se não poderem alojar no castelo tantos caixões, vão na praça de armas onde estejam de baixo de chave e sentinela.

Nota: Os estrangeiros trazem muitas armas destas com a razão de não trazerem tanta infantaria como nós, que garante o navio com as suas próprias armas, trazem-nas em caixões na tolda ou em parte semelhante de sorte que andem safas, mas defendidas, que a gente as não senhoreie como convém e muito mais em navios cuja guarnição se compõem de diferentes nações, não só por receio de alguma sedição que possa haver, o que entre portugueses é inandito, suposta a sua exemplar obediência, que quando nas acções não [fl. 199] excedam os estrangeiros, nesta levam-lhe muita vantagem, mas porque as não furtem ou desencaminhem.

Vai cartuchame feito no paiol da pólvora em caixões, com separação nos calibres da artilha-ria, para na ocasião se darem expeditamente, sem confusão, em quantidade de vinte ou trinta tiros a cada pessoa, segundo a acção a que se vai, esse cartuchame é necessário de vinte ou de trinta a trinta dias, vê-lo e reformá-lo para que esteja sempre pronto, porque humedece a pól-vora e apodrecem os cartuchos ainda que sejam de papel ou de pergaminho, se bem que melhor de conservação e não fazem tanta despesa como praticam holandeses e outros estran-geiros.

Pelas bocas-de-fogo de fuzil, como espingardas e pistolas, se fazem barris de cartuchinhos que vão sobressalentes para a mosquetearia, na ocasião, em quantidade racionável.

Muitos mandam alcatroar as balas de artilharia, enramar palanquetas, balas encadeadas, o que só servem para brinco e não para utilidade, porque essas munições, metralha, bala miúda, saquitéis, devem estar em parte de sobremão e não onde se vejam, porque furtam e só na ocasião servem.

[fl. 199v] Os estrangeiros fazem uns saquitéis de bala miúda sobre uma forma de pão com concerto, que parecem bem e servem na ocasião, com comodidade, isto usam principalmente os venezianos como o trazerem as talhas de artilharia de cabo branco, o que parece asseio o que bem se pode imitar e ainda em coisas de maior consequência, porque na artilharia devem eles ser entendidos pois não só a têm boa, mas sabem-na menear.

Todo o cuidado que houver no concerto e compostura da artilharia e mais armas, em ordem a melhor uso e serventia se deve abraçar, pois ela é crédito da nau e que granjeia a glória à nação, devendo cada um cuidar na sua espada, para que na ocasião não deixar de cortar, por estimando o instrumento que lhe há-de defender a vida e conservar a honra no combate, quando o inimigo pretenda vencê-lo.

Capítulo X - Como se deve encartuchar e municiar a gente com pólvora e bala

Quando se quer encartuchar ou rever o cartuchame, manda-se apagar os fogões, luzes e tranças deixando só uma que se mete [fl. 200] em um guarda cartucho o qual se deposita no farol da popa debaixo de sentinela. Saem todos os que assistirem na praça de armas para fora, ficando só os artilheiros que hão-de trabalhar, põem-se duas sentinelas à porta da antepara da praça de armas, para que ninguém entre e menos com arma alguma; abre-se o paiol da pólvora e vem os barris para a cima, para a coberta, onde se desfundam e vazam em tinas grandes, postas sobre pés de carneiro, para receber a pólvora que cair, o que feito se começa a encartuchar, dando a cada cartucho a pólvora que responde em peso ao seu calibre.

Nota: Na praça de armas não deve entrar pessoa alguma com armas, o que praticam os estrangeiros sem exceção de pessoa, para que invariavelmente haja cuidado no resguardo da pólvora.

Em se abrindo o paiol da pólvora, em primeiro lugar deve-se retirar todas as armas à gente e que ninguém vá abaixo senão descalço ou com sapatos sem ferragem.

Acabado pois de encartuchar, enchendo uns e atando outros, para melhor expedição, recolhe-se toda a pólvora e taras ao paiol pela ordem que fica dito fechando-se o escotilhão com cadeado [fl. 200v] e cobrindo se com a sua chumbada, depois que se varre e lambaza muito bem a coberta.

Deve a infantaria andar municada de pólvora e bala para poder fazer fogo em qualquer repelão, que de repente sobrevenha, tendo cada soldado, dos da taífa, a sua patrona guardada com os cartuchos que levar, o que se faz mandando vir ao castelo da popa um ou dois barris de pólvora a qual se reparte em cartuchos, ficando os soldados obrigados a dar conta deles, como também das pedreneiras que se lhe dão, pelo que respondem aos seus sargentos. O resto se funda nos mesmos barris e vai para o paiol, depois do que se acendem fogões; porém, para municar a gente não é necessário que se apague o fogo, havendo de se reparir a pólvora no castelo, que por esta razão se faz aí.

Nota: Nunca a cautela fez mal, antes agrada e dela resultam mil bens; os estrangeiros não fiam a pólvora nem cartuchos dos soldados artilheiros ou marinheiros, o que se abraça com a razão porque não é bem que o que é de tanta consequência, se fie de quem em muitas ações mais tem semelhança de bruto do que de homem, pelo que depositam as patronas providas em um caixão, que trazem safo para o que se oferece, mas como não basta esta [fl. 201] prontidão para se fazer fogo instantaneamente, como muitas vezes acontece ser preciso, deve a guarda ter as patronas guardadas de cartuchos, entregando estes a guarda uma a outra, o que pode andar à mão em algum guarda cartucho, ficando assim mais prontos e minorando o risco que pode regular dos soldados os terem.

As armas que menos uso tem nos navios são as granadas, por não servirem mais do que para as abordagens, tendo pouco efeito, por se não poderem repetir, servindo só de embaraço o conservá-las e trazê-las para a ocasião, tendo então o risco de as tocar qualquer bala inimiga e experimentarem os próprios o estrago que querem dar aos estranhos, como vi já suceder, que tocou uma bala um caixão de granadas no castelo da popa, fez arrebitarem todas deixando a maior parte da taífa ferida e morta, portanto é necessário saber onde devem andar, por se hão os caixões, que sempre são pequenos, nas falcas de bombordo e estibordo da parte do costado por cima dos jardins, bem a ré, amarrados aí os caixões e fixos, o que não embaraça o navio nem expõem a gente ao risco.

Também se costumam trazer em cada gávea um caixão de granadas para a ocasião, por modo que não caiam, o que é conveniente, mas não que se [fl. 201] tragam dentro da nau ou em barricadas em alguma despensa, o que muitos o praticam, cujo entendimento ignoro, porque se se trazem para a ocasião devem vir em parte que se achem prontas e se não hão-de servir é escusado entesourar o que só pode servir de ruína, menos convém que se tragam na praça de armas, nem em alguma outra parte fora do castelo da popa, a não virem como digo acima, advertindo que não desprezamos o seu efeito nas abordagens.

Capítulo XI - Como se deve municar a gente com víveres e socorrer com menestra

Não parecerá impróprio, visto que queremos tratar de dar de comer à gente, advertir onde se lhe deve fazer, para que fique melhor servida e a nau ande mais asseada.

Devem as cozinhas ser debaixo do castelo da proa, como parte própria para esse ministério, por ficarem livres e safas das manobras do navio, suposto os estrangeiros as tragam, como também o forno, no porão, porque além de sujarem a coberta principal e a empacharem com

as suas serventias, causam tal calor na coberta que faz a nau doentia, como já experimentei andando com os holandeses, tendo a gente sempre discómoda e se nos seus climas se prova o contrário será [fl. 202] por serem mais frios e não lotarem, de ordinário, os navios com tanta guarnição como nós, excepto os franceses.

Entre nós a dissimulação tem feito de deixar de seguir o Regimento da Fazenda e o que praticam todas as nações, de que vão todas as rações às caldeiras, principalmente as da infantaria com as dos oficiais marinheiros, que recebem as suas rações secas e as mandão fazer em panela particular, do que resulta o ocupar-se a gente, faltar ao serviço do navio, enxovalhar-se por administrar a cozinha, entrando em diferenças, como cada hora sucede, sobre qualquer acha de lenha, gastando desta e da água em dobro; com tal ambição que mais disputarão, muitos destes cozinheiros um lugar no fogão, do que no combate cuidarão do posto.

Nota: Entre os estrangeiros, excepto os oficiais de infantaria, tudo o mais desde piloto, mestre até ao último grumete comem de tinelo, no que anda a gente mais poupada e pronta para manobrar a nau, do que resulta embarcarem mais escoteiros, pois não necessitam de tantos trens como muitos que quando vão para a campanha mais cuidam nas ucharias do que em servir o Príncipe.

Lembra-me que em uma armada das Índias, [fl. 202v] que tenho feito, feito embarcarão comigo uns canarins da Índia, com praça de marinheiros, os quais tinham vindo com uns ingleses, o que não bastou para lhes tirar os abusos, nem para lhes estripar a mandriça, estes diziam que não comiam das nossas cozinhas, nem coisa que eles o não guisassem, em cujos termos pela razão de estrangeiros adquiriram o jus de se lhes dar as rações na mão, o com que levavam dois proveitos: não trabalhar e pedirem de mais a mais repetidas rações pelos comerem sem medida, ficando sem socorro, no que se faziam credores da maioria, como necessitados, livrando-se por esse caminho de todo o serviço da nau, pois assistiam a sua cozinha para se alimentar e em conclusão não faziam mais que cozinhar e comer.

Além do resultar do cozinhar da gente a falta em que padece o serviço da nau e, juntamente, o multiplicar-se o trabalho aos que em lugar dos cozinheiros fazem a sua obrigação, habilitam-se por esse emprego servil a não prestarem o que mais devem, como é o seu brio, para não fazerem coisa que lhe dê menos estimação, o que se prova de serem sempre entre os soldados, os cozinheiros, os que menos se estimam e menos crédito têm.

Nota: Os estrangeiros como não permitem ração seca, por todos comerem de um tinelo, [fl. 203] guardando o que sobeja para o outro dia, atendendo que a gente não pode passar sem almoçar dos sobejos, lhe dão almoço, vindo por este caminho a darem-lhe três vezes de comer no dia, sem lhe alterar a ração, o que bem se poderia imitar com tanto que não desse o sobejo cozido, porque de ordinário se corrompe e se faz nocivo; o que nós praticamos na viagem da Índia é dar de comer à farta, especialmente de biscoito, recolhendo ao paiol o restante, o que assim manda o Regimento dos Armazéns, pelo que toca à fazenda, mas tem contrário estilo por dissimulação seguida.

Mas como entre nós, nas armadas, se não dá ração com esta providência, porque só se dá de comer duas vezes no dia e a gente necessita de almoçar para tolerar o trabalho matutino, se dá justo o que se pratica de pôr alguma ração em cada rancho, para se lhe dar seca contanto

que seja do género que leve pouca cozinha, por livrar a gente de tais embarços, quais resultam das cozinhas, advertindo que com biscoito e vinho almoça muito bem a gente de trabalha sem necessitar de mais guisados.

Em abrindo-se as escotilhas, o que se deve fazer em estando embarcada a gente, porque não pode estar a bordo e trabalhar sem comer, ainda que o estilo mande se abram depois de estar a nau em franquia e de marcos abaixo, municiasse a gente toda [fl. 203v] com uma dose de biscoito para oito dias segundo o nosso uso, se bem fora melhor o que se pratica na viagem da Índia, comer a gente o biscoito que quer e guardar-se-lhe o que lhe sobeja.

Nota: O dar de comer à farta, como se diz vulgarmente, não se tem a conveniência de se poupar muito mantimento, o que convém particularmente atender nas viagens largas, em que se não pode fazer o que costumamos nas nossas armadas, em que se indo se acabando o mantimento vamos a terra provermo-nos, mas faz que ande o navio mais limpo desempachado, livrando a gente da ambição de enceleirar os víveres para os levar para terra quando se lhe dão para os comerem na viagem; a oferta só obrigado o Príncipe, fazendo-se por esse caminho a gente tratar-se consigo próprio, para haverem em arrecadação o que usurpam ao próprio alimento, se bem que mediram que a ração é tão grandiosa e farta que dá para tudo, como na verdade o é.

Nota: Não só se empacha o navio com as latas de biscoito na mão e com as rações secas, mas desavolumam-lhe a carga trasladando às cobertas o que deve ir nos paióis, descompassando a nau o peso fora do centro, expondo o crédito dos oficiais, a murmuração da gente queixosa, que depois do que alega concilia alguma crença como sucede, se pela não prejudicar se lhe consente que as guardem [fl. 204] nos mesmos paióis em que vão de viagem, o que é contra o Regimento da Fazenda, suposto parece inumano de dar a provisão à gente e não lhe dar em que a guarde, do que nasce dizer, ao depois, que os roubaram, se se lhe não permite que a tenham em cima da artilharia, o que não convém pelo peso afrouxar as talhas e ficarem as peças expostas a alguma avaria. Constituem um oficial de cruel, vituperando-o como mau homem ou, finalmente, o inibem de fazer a sua obrigação ficando certo o odiar-se com o povo, por amor de el-rei ou malquistar-se com el-rei por amor do povo, quando mui poucas vezes se serve o monarca sem descontos particulares.

O que tudo se ficará, evitando com capacitar a gente que el-rei dá de comer no mar e essa é a sua mente e não propinas de víveres, que se hajam de haver e arrecadar, quando só vão decretados para alimentar, que suposto cada pessoa tenha ração determinada foi preciso arbitrar-lha assim para haver peso conta e medida, no que se havia de dar a cada um, que aliás não cessariam as queixas nem se satisfarão os ambiciosos, remedian-do-se estes descontos com dar uma ração razoável, que por dia possa abastar a qualquer homem, como é a que se dá nos navios de guerra portugueses, que jamais houve quem quotidianamente a vencesse.

[fl. 204v] Capítulo XII - Como se dá a ração de vinho

Todos os dias ao amanhecer ou antes disso, segundo o tempo, como no Inverno porque são os dias pequenos ou em navios grande de muita guarnição, toca o sino de proa a chamar a gente para a ração do vinho, a que se distribui e por um rol em que está toda a gente arranchada, com seu cabeça, que responde pelos camaradas, dando-se a todos, com a sua precedência, meia canada de vinho, desde o maior até ao ultimo grumete, excepto os pajens e os que comem a mesa de el-rei, porque na câmara se lhes dá, a estes, o que querem e aqueles escu-

sam-no por serem de ordinário meninos, que entre nós se criam sem ele, nem o clima permite outra coisa, cuja ração se dá sempre sem limitação.

Semelhantermente se dá a ração de pão ou biscoito a toque de sino o que de ordinário se faz depois do jantar, pela ordem de ranchos e distinção de pessoas, dando a cada uma a dita de oito dias à ração de arrátel por dia, desde o maior até o menor, excepto os das mesas da câmara.

Todos os dias, depois do jantar, se dá a menestra para o outro dia, como a carne nos dias de a comer e legume nos de peixe, pela ordem seguinte: todos os dias tem cada praça um quartilho de legume, como feijão, favas, chicharos, ervilhas ou grãos, o que se dá [fl. 205] cozido e temperado, à noite, nos dias de carne, dá-se a cada pessoa meio arrátel de vaca ou porco, limpa a vaca de osso e magreira, porque sempre é das pernas e excelente, dá-se cozida, salcuchada e temperada do sal de sorte que se pode comer sem asco.

Nos dias de peixe dá-se o legume ao jantar pela ordem dita, à noite, na sexta-feira, dá-se meio arrátel de bacalhau ou de peixe-pau e no sábado, à ceia meio arrátel de arroz cozido e temperado, de sorte que vem a ter cada praça, por dia, de ração um arrátel de biscoito, meia canada de vinho, um quartilho de legume, que vem a ser um alqueire para quarenta praças, meio arrátel de peso de carne nos dias dela, de peixe ou arroz na sexta-feira e sábado, dando-se a cada trinta praças uma canada de azeite no tempo de quaresma, que na outro dá-se a metade com os temperos necessários.

Logo ao sair da barra ou ao abrirem-se as escotilhas, se reparte por cada rancho, alhos, cebolas em boa quantidade, gamelas, colheres, celhas pequenas e louça para os doentes, para comer a gente, dando-se-lhe sal, vinagre, lenha e água para os seus almoços.

As rações são pesadas e medidas na presença de quem as recebe, com a assistência do sargento-de-mar-e-guerra, escrivão, despenseiro e fiéis que as distribuem presenciando a repartição delas o sargento da guarda, sota condestável e cabos dos marinheiros para que [fl. 205v] cada hierarquia tenha seu procurador bastante, para testemunhar da igualdade e rectidão com que se reparte a ração o que assim manda o Regimento dos Armazéns além do que vai muitas vezes um oficial de maior carácter assistir a estas repartições, para se satisfazer a gente.

A ração dada para o tinelo fica entregue aos cozinheiros para a beneficiarem e prepararem para o outro dia, mas de baixo de sentinela, para que ninguém aparte dela coisa alguma, o que se não fia nem dos próprios cozinheiros.

Nota: A ração é na quantidade o que se tem dito e na qualidade a melhor que pode ser, porque além dos nossos mantimentos serem substancialíssimos e bons por natureza, o particular cuidado dos armazéns nesta parte, como no mais aparelho e fornecimento dos navios e ainda da sua construção é tão activo que os faz selectos não nos excedendo os estrangeiros, excepto no número dos cascos, que por moderação não digo outra coisa e não por temer faltar à verdade.

A carne, quando tem ossos, dão-se três quartas de vaca e de porco, ou tenha osso ou não, só se dá meio arrátel e porque se não pode dar carne de porco em geral, como se faz da carne de vaca, ao repartir das rações na caldeira dá-se a cada rancho, segundo as praças, umas de vaca e outras de porco, com providencia que saiam todos os ranchos sortidos com uma e outra coisa e da mesma sorte [fl. 206] se guarda o azeite, que se poupa nos dias de carne para nos de peixe, que faz maior despesa, abundar as comidas guardando, em tudo, regularidade e provisão.

***Nota:** Muitos dizem que o darem-se rações secas, ainda que façam maior gasto de lenha e água, é conveniente porque o mantimento que havia de sobejar e ficar perdendo-se depois de cozido, é melhor que a gente o aproveite, o que muitas vezes tem servido para socorrer a guarnição por faltar o mantimento e achar-se então do que se valer pelo haver a gente guardado, mas nem esta nem outras semelhantes razões que eles apontam, desfazem as que ficam ditas, como é o não convir gastar-se a água e menos o ocupar-se a gente em cozinhas em prejuízo e embarço do serviço do navio, ainda em discómodo da gente, o que eles não ponderam, envolvendo uma desinquietação e errônea entre mandante e subordinados, por não ser possível satisfazer a todos, ficando uns mais favorecidos do que os outros, que como experimentado confesso que as rações secas e o licenciar a gente nos portos, é o que mais molesta a quem governa com ânimo de servir el-rei e agradar à gente, fazendo lbe o favor possível, que nesta parte não pode ser comum, quando convém trazê-los satisfeitos, o que não pode ser sem os administrar com igualdade, mostrando a todos um amor fraternal, para favor e uma severidade inteira, para o castigo.*

[fl. 206v] **Capítulo XIII - Do estilo de dar água**

Todos os dias, de manhã e de tarde, se enche o tinelo de água, que vem a ser uma pipa, com uma boca grande, por onde possa a gente tirar água com um caço de cobre que está no tinelo, para esse fim; quando a nau é grande e consta de maior guarnição não basta um só tinelo, há então dois, um no convés junto ao mastro grande, outro no castelo de proa, se bem é melhor serem ambos no convés a par do mastro grande, ou junto às amuradas, cada um a seu bordo, estando ambos de baixo de sentinela, para que se não tire água mais do que para beber, inviolavelmente e que a não desperdicem, nem sujem, no que deve haver todo o cuidado.

Na viagem da Índia e Brasil costuma-se, como também em qualquer viagem larga, dar-se água por ração, uma canada a cada praça ou três quartilhos, segundo a mora da viagem, guarnição do navio, quantidade de aguada e se há ração urgente, também se estreita mais a porção o que é bom se faça quando há necessidade de exercer toda esta cautela, porque todo o trabalho do mar é sofrível com tanto que haja que comer e beber, pois o mastro se rende chümeasse, o cabo se falta corre-se e o pano se se rompe remenda-se, mas a fome ou a sede não se sacia sem comer ou beber o necessário.

[fl. 207] ***Nota:** Deve-se considerar que a gente não bebe mais água do tinelo do que gasta em rações, porque no tinelo não bebem todos por igual e a que resta de um dia aproveita-se no outro e nas rações levam todos medida inteira, não bastando a uns a porção que a outros sobra, pelo que nem a gente anda tão satisfeita, nem a despesa deixa de ser a mesma, bastando só a consideração da ração privada para lbe causar maior sede, portanto, guardado e modera-me junto com a reflexão neste particular necessária, é melhor dar água de tinelo do que de ração.*

A aguada para ser boa e ir segura deve ir em tonéis de fora, arcados de ferro, como hoje nos nossos navios se pratica à semelhança dos estrangeiros, por que é vasilhame forte e curado que nem perde água, nem a corrompe, fazendo sempre a aguada certa que se mete no navio, além da menor despesa que levam de consertos, o que não era assim com as pipas; pois o peso de umas abatia as outras e vinha a faltar em qualquer viagem, por pequena que fosse, meia aguada, sendo necessário consertá-las em todos os portos e fazer largas despesas, embarcando de novo a mesma falsa, com dobrado trabalho.

É conveniente que todo o navio traga quinze ou vinte barricas, das de fora, arcadas de ferro com dez ou quinze barris [fl. 207v] de galé, estes para darem água às caldeiras e tinelo e aquelas porque são fortes e manuais para serviço do navio no porto, indo a lancha buscar a água para o gasto a bordo do quotidiano; por que não é razão, estando surto, despender da aguada e estar a nau incapaz de se fazer à vela a toda a hora que a mandarem. Como também são precisas para em qualquer porto ou costa, se fazer água, quando o navio a necessite ou se queira refrescar.

Nota: Costumam os nossos comandantes, e cabos da armada ou dos navios, trazer duas celbas no convés ou tolda, a par do mastro mezena, estas grandes, que levam uma pipa de água ou mais, em que a conservam tão pura e fresca como da hora que vem do chafariz, sem cor, cheiro ou sabor o que se faz com a provisão de que se não gaste aguada talba, sem ter passado por ela oito ou dez dias, para que possa perder o vício que contrai nos tonéis e recobrar a propriedade de fresca; os estrangeiros do norte como não cuidam tanto nestas bebidas como em outras com que são criados, de ordinário andam sem esta providencia, no que é necessário cuidar para andar entre portugueses, que ainda que gastem das bebidas dos estrangeiros nunca deixam de praticar a com que foram criados, razão por que me comoveu fazer especial parágrafo desta circunstância, pois é precisa para nós e para os nossos navegantes de linba, onde mais se estima um púcaro de água do que uma pipa de vinbo.

[fl. 208] **Capítulo XIV - Do estilo de dar a ração à gente no tinelo e escotilha**

Na repartição da ração prefere no recebê-la a gente de mar que se entende de marinheiros, artilheiros e grumetes, pelo que comem todos particularmente da sua caldeira e a infantaria de outra própria, o que se faz com a ração de se expedir a gente que é mais necessária para serviço do navio, como vem a ser a gente do mar, para o manobrar e acudir às fainas que repentinamente se oferecem.

Assim como no mar a gente marinheira, no receber da ração, prefere a infantaria assim esta, no porto, tem preferência no tomar da ração e entre ela, prefere a companhia da guarda à do retém e a deste á da folga, o que se pratica sem diferença na ração do vinho como do tinelo.

Nota: Entre os estrangeiros não há mais de uma caldeira para toda a guarnição e no caso de haver duas é só para os oficiais ou por não caber a ração em uma.

A ração dá-se à infantaria pela ordem seguinte: chama se em primeiro lugar [fl. 208v] a companhia da guarda, em segunda a de retém e em terceiro a de folga; que assim como a gente do mar tem sempre preferência à infantaria no tomar da ração, alternando, porém, os marinheiros com os artilheiros semelhantemente à infantaria alternam as companhias entre si, preferindo sempre a infantaria, no porto, à gente do mar, pela mesma ordem com que prefere a gente do mar à infantaria, em viagem.

Ao pôr-do-sol se toca a ração da ceia, a qual se distribui na mesma forma que ao jantar, suposta a licença que primeiro se há, podendo suspender-se o serviço ou não, havendo coisa que altere esta ordem, que a possa lícitamente perverter, retardando a acomodação da gente, no que se deve cuidar com especialidade, para que a tempo e às horas coma e durma, para na ocasião poder trabalhar.

[fl. 209] A ração de legumes antes de ir para a caldeira, escolhe-se com diligência, o que faz a infantaria como a gente menos ocupada, contrapesando o benefício que recebe da gente do mar em prover os tinelos da água, por alternativa os marinheiros com os artilheiros, se estes não são soldados, porque se o são, toca aos grumetes aprover os tinelos, como em seu lugar se dirá, donde trataremos das obrigações de cada um, com propriedade.

Nota: É lícito refrescar a gente nos portos, principalmente nos dos estrangeiros e depois de alguma viagem larga, assim para a contentar como para lhe apagar a saudade, que sempre motiva a terra, o que granjeia a sua conservação, porque exasperados, lá interiormente se enjurecem, para cometerem deserção, cuja falta sempre é sensível o que parece bem o entendeu assim o Príncipe dos poetas portugueses, quando pintou aquela ilha, aos descobridores aos novos mares.

Capítulo XV - Dos quartos de vigia e repartição da guarda

Reparte se o dia e a noite em quartos e da mesma sorte, a gente para se distribuir assim o trabalho como o descanso por todos com igualdade, vigiando uns e descansando outros, por tempo certo, para o trabalho não ter diferença.

O piloto e [o] mestre faz, cada um de per si, quarto de vigia com a metade da companhia o que vem a ser, em substancia, meia parte da gente marinheira e da artilharia, [fl. 210] fazendo cada um o seu quarto inteiro por alternativa e como a principal vigia toca ao piloto e [ao] mestre que encaminham o navio e respondem por ele, tomam deles os quartos os nomes, para distinção de saber cada um em qual há-de vigiar, chamando-se a cada quarto: quarto do piloto, que sempre é o primeiro; quarto do mestre que é o segundo.

Com o piloto vigia o sota-piloto, contra-mestre e um dos cabos dos marinheiros; com o mestre vigia segundo piloto, terceiro piloto, guardião e um cabo dos marinheiros com a metade da gente como fica dito.

Os marinheiros repartem se em dois corpos que vigiam à proa com os oficiais dela, como contra- -mestre, guardião e cabos, em cima do castelo e na tolda, por alternativa, estando sempre um dos corpos pronto para manobrar a nau, também algum dos marinheiros, como a

quarta parte dos que fazem quarto vigiam a ré, fazendo todos igualmente a sua guarda de vigia, em cujo tempo dorme o outro quarto do descanso.

Os artilheiros fazem igualmente quarto de vigia sobre a tolda e tombadilho, pela mesma ordem, divididos em dois corpos e assistidos pelos seus oficiais, concorrendo na vigia do quarto redondo, assim, no do piloto como no do mestre.

[fl. 210v] Os grumetes não fazem quarto, porque tocam as bombas em todos eles, tanto de noite como de dia, tendo mais serviço que fazer, como em seu lugar se dirá.

Nota: Todos os quartos se toca a bomba e se lhe dá até fazer fora, no que não há o mínimo descuido, antes a maior vigilância, o que desperta o cuidado e adverte se a diligencia.

Nota: Ainda que salámos, já, na serventia da arca a bordo dos navios, como é coisa de tão pouco valor pode esquecer a sua provisão, sendo precisa como já dissemos e me sucedeu; estando a nau em franquia se mandará buscar quatro tinhas da arca, a qual se deve levar na cobertura livre ou no porão, em barricas, para se conservar para a ocasião e limpeza que, aliás, a gastam sem reparo como coisa sem estimação.

Os pajens também não fazem quarto, mas apregoam cada um deles, de ampulheta a ampulheta, as que são passadas, como duas ou três, segundo as que vem a tocar a cada um, repartidas as horas da noite, o que serve de chamar a gente e dizer-lhe as horas que vão correndo para a despertar, a que façam boa vigia e estejam alerta.

Nota: Toda a salvação do navio. e a sua segurança depende da guarda e vigia, porque esta evita o perigo, remedeia o incidente, e faz certo [fl. 211] o bom sucesso o que o entendeu tanto assim como o experimentado Camões que lá nos seus Lusíadas o adverte não louvando o capitão que se não se não veste de cuidado. Se me não fora imodéstia o louvor próprio, pois deve ser alheio, dissera sem recear de depravar a verdade, que a vigilância com que se anda nos navios de guerra portugueses, excede a de todas as mais nações, o que facilmente provará com a prática, assim de fazer, como de a ver praticar melhor, que não é fraco o que no mar é advertido, nem sossegado o que é negligente, como muitos tem para si, reputando por fraqueza a persistente vigilância e por sossego o torpe descuido, mas não entro nesta questão, pois levo diferente argumento.

Os quartos de vigia repartem-se pelo estilo seguinte: ao meio-dia pica-se e dobra o sino a ré o que se repete à proa e o mesmo se faz em todos os quartos a chamar a gente para a vigia, o que os estrangeiros, com propriedade, chamam guarda, indo-se sempre tocando as ampulhetas que vão moendo e repetindo as que são passadas. Por cada ampulheta, dão uma ampulheta a ré, o que se imita à proa, para se saber a hora em que se está. Dura o quarto de vigia até às oito horas da noite, que então se toma o outro até à meia-noite, a que chamam primeiro ou quarto grande, findo este entra outro até às quatro horas, a que chamam o quarto da madorna, depois do que se segue outro até ao nascer do sol, a que chamam da alva [fl. 211v] ou quartinho, por ser de menos ampulhetas e daí até ao meio-dia se faz o último quarto, que fecham vinte e quatro horas. Sem precisão nas ampulhetas, pois só moem as que correm nesse meio tempo referido, o que quase já se não reputa quarto, porque de dia são os quartos comuns, mas com declaração que a gente de vigia não pode dormir se não no seu quarto de descanso.

Nota: Os quartos, que se entende de o quarto grande e o quarto da madorna, sempre são de oito ampulhetas de meia hora, que fazem quatro de vigia e quatro de dormir; o quartinho não tem ampulhetas certas, porque conta as que vão da madorna até ao nascer do sol, como também as não tem determinadas, o quarto da manhã, que é do nascer do sol até ao meio-dia e de aí até às oito horas, ficando estes quartos desproporcionados por ser tempo em que vela a gente e não quer dormir.

Para se tomar o quarto que se entende o primeiro da noite, que principia às oito horas, o que só manda o piloto, como a quem toca comensurar o tempo e medir as distâncias que a nau cursa, quando o comandante não ordena que se lhe peça licença, logo o que ele manda, se picam e dobram os sinos, a chamar a gente para o quarto de vigia, indo tomar-lhe a vénia o capitão dos pajens depois do que se põem no convés com a sua gente, um dos pajens em voz alta e inteligível levanta uma saudação [fl. 212] a Nossa Senhora, a quem respondem os mais, em chusma, dando os améns e apregoa o quarto, para que faça a guarda com boa vigia, depois do que sucessivamente o cabo dos marinheiros, por uma lista chama, repetindo um rapaz em voz alta, a cada um dos marinheiros pelo seu nome, dos que hão-de fazer a guarda dizendo-lhe a parte em que há-de ser a vigia, como a proa, popa, escota da gávea e adriça, a que respondem todos, por sua vez, para constar a sua prontidão e cuidado, no fim do que toca o mestre o apito para lhes intimar a sua vigilância e o mesmo faz o contra-mestre como o também o guardião, para advertir aos grumetes e pajens a sua obrigação de tocarem as bombas e apregoarem as ampulhetas em sendo mandados, o que a acabado, saltam uns a dormir, ficando os outros a vigiar.

No fim do primeiro e segundo quarto são chamados os marinheiros, depois de tocarem os sinos, por uma antífona, como são apregoadas as ampulhetas, para haver consonância e concerto nestas acções, o que se pratica entre muitas nações, além de serem chamados pela sua lista, para que saibam onde hão-de vigiar e conste que estão onde os mandam.

O Conde do Rio Grande não consente no seu navio chamar-se a gente em voz alta por reputar duro e desnecessário, semelhante estilo, quando [fl. 212v] com melhor exacção se pode passar mostra a gente dizendo-lhe onde hão-de fazer a guarda, sem os vozearem, o que assim praticam os estrangeiros, mas é introdução nos nossos navios, como dar bons dias e boas noites ao comandante, em voz alta e com a chusma dos rapazes, o que muitos reputam mais matraca do que obséquio e assim também apregoar quartos, ampulhetas e repetir particulares orações, se bem que estas ser vem de divertir e suavizar o trabalho aos rapazes, que as repetem conciliando-lhe a devoção e lembrança com que devemos invocar a Deus para nos ajudar, como necessitamos todos, principalmente os que andam em vida tão arriscada como no exercício do mar, não por que este fim não seja santo e bom, mas por envolver o modo com que o fazem alguma indecência, porem é praticável e seguida com geral aprovação, pois o incidente da desinquietação v.g. com que se faz não destrói a integridade do fim porque se exercita além de que a praticam, com mais ou menos semelhança, muitas nações católicas.

Nota: Todos os actos domésticos do navio, que se fazem em hora certa, concorrendo o chamar-se a gente em geral como municiar, recolher e entrar a fazer quarto, se faz por toque de sino, tocando-se o da proa, só como também, para os actos comestíveis e para os mais do serviço do navio. Toca-se [fl. 213] primeiro o da popa,

repetindo-se à proa, como ampulhetas e quartos, de sorte que todos os sinais que se fazem à popa se repetem à proa e às avessas dos de avante, que se não recitam a ré, do que se exceptua a mesa de el-Rei.

Os artilheiros fazem os quartos semelhantemente a ré, só com a diferença que os não chamam já hoje ao quarto, como aos marinheiros, como antigamente se fazia, sem distinção o que conservam como regalia, por haverem sido soldados, por que estes não se chamam com pregação para fazer a guarda são, sim, nomeados, cuja diferença não há entre estrangeiros, porque se não dá mais nobreza na voz da caixa do que na natural e própria; mas são estilos veteranos que eles conservam entre si, como divisas de honra.

Nota: Eu que me prezo de mais amante da verdade do que de Platão, sempre me pareceu melhor a ordem dos quartos que os estrangeiros praticam do que a nossa e vem a ser: fazem os quartos de oito ampulhetas, tanto de dia como de noite, seis quartos de quatro horas em cada vinte e quatro, para vigiar e descansar por igual, o que já vi praticar entre nós e em substancia abraçou a gente, admiravelmente, por ser muito posto na razão descansar tanto quanto se trabalha e para que estes quartos sejam iguais e não baja dolo no contar das ampulhetas, o que pode [fl. 213v] cometer a malícia dos marinheiros, pois são os que as observam e tocam, por fugir ao trabalho em prejuízo de terceiros, tem o piloto uma ampulheta grande, de quatro horas, que faz o quarto redondo de oito ampulhetas das de meia hora, com o quarto confere as que o homem do leme mói, a cujo cargo está esta diligencia, como entre nós, para saber se furta o tempo o que não tem prática entre nós.

Tocam os sinos aos quartos, como nós, a sua iniciação de quatro em quatro horas, principiando ao meio-dia e da mesma sorte as ampulhetas, até sete em cada quarto, repetidas todas, picando a última para despertar a gente o que está a cargo do preboste o qual manda, por um moço ou tambor, apregoar pelas cobertas que está o quarto acabado, que se levantem e vão vigiar, isto se diz em voz alta e inteligível, com alguma entoação. Acabado o quarto tocam uma ampulheta, somente e dobrão os sinos, sobe a gente a fazer a guarda e retira-se a que vem a dormir; isto se entende de noite, porque de dia, só se acusam as ampulhetas e se dobrão os sinos em todos os quartos.

A gente de toda a guarnição reparte-se em dois quartos, que é o mesmo que dois corpos, para cada um vigiar no que lhe toca e assim alojam cada corpo destes, separados, ficando um a bombordo e o outro a estibordo para descansarem, e [fl. 214] trabalharem com divisão, o que se observa inviolavelmente e com tal rectidão que não vem acima o quarto de dormir, senão na derradeira necessidade, o que se visse de razão, porque sem descansar não se pode trabalhar.

A gente toda faz quarto no convés, coberta e amparada do tempo e aí laboram cabos pelo que os passam para manobrar em baixo, o que é necessário seja assim para a ocasião nos navios de coberta lavada, para cobrir a gente. Nós o praticamos assim, menos na mareação, porque sempre trazemos os cabos na última coberta, por andarem mais claros.

De duas em duas horas e ao entrar do quarto de vigia, se passa mostra de corpo presente por uma lista, a toda a gente de guarda, para se saber se vigiam e estão prontos para o que se lhe mandar, isto se faz com tal exacção que se manca algum incontinente é açoitado à tábua, passando-lhe banda os mais, sem dilação nem mais ordem, por estar assim ordenado que seja castigado quem saltar à guarda, fazem esta no convés em razão dos seus climas que são frigidísimos e é necessário cobrir e abrigar a gente.

A vigia de fora fazem-na dois matalotes à popa, alternando com os mais de duas em duas ampulhetas, e rolando por todos o trabalho com [fl. 214v] um quartier mestre que acusa o pano, mandando a via na assistência do piloto, que é o que manda a maréação, como o mestre a jaina.

Entre nós, é rondada a gente que está de quarto, o que faz no meio do quarto ou durante ele, o mestre ou contra-mestre ou qualquer oficial dos que mandam no quarto, examinando se está toda a gente em cima e acordada e nos seus postos, sem que ninguém tenha liberdade de retirar-se ainda que vente ou chova no que há moderação, segundo a piedade dos oficiais e a ocasião o permite, o que se deixa ao juízo prudente de cada um dos que governam, advertindo que é necessário cuidar em que a gente esteja de vigia e que pode suceder retirar-se e experimentar-se a falta e que é bem poupá-la aos incómodos para a ter encorajada na ocasião, considerando-lhe o descobrimento com que fazem a vigia em cima dos castelos descobertos e sem abrigo o que só será justo sofrer, quando não possa deixar de ser.

Capítulo XVI - Da ordem de assistir ao governo do leme

São nomeados oito marinheiros dos mais veteranos no exercício do mar e de conhecida [fl. 215] experiência para governar o leme e mandar a via, estes se repartem em dois quartos e rolam todos por alternativa, tendo cada um deles a governar duas horas, a estes toca vigiar o leme, acusar o pano e mandar a via, enquanto o piloto lhe não manda o contrário por que só seguem o que ele lhes diz, têm por ajuda um artilheiro, os quais vão todos ao leme, rolando entre si, isto se entende em navio que governa com leme de roda.

Muitos praticam com roda o governo de quatro cadeiros, além dos oito timoneiros, os quais mandam a via no tombadilho, a quem na carreira da Índia se chamam estrinqueiros estes são os que acusam o pano e em quem descansa o piloto.

Se o governo do leme é de pinçote, é outro estilo por envolver mais fábrica o seu governo, à cadeira para mandar a via são nomeados quatro marinheiros, dos mais práticos na arte, a quem estão subordinados oito timoneiros, semelhantes na capacidade, os quais governam ao pinçote com a jurisdição de mandar o leme, cuja voz seguem quatro artilheiros ou dois, segundo o tempo e a força que demanda o leme e estes são os que na praça de armas, levam a cana a um e outro bordo, segurando-a com talhas se o leme dá força, para o terem sujeitado, o que se evita com a admirável invenção [fl. 215v] inglesa, como é o governo da roda.

Os estrangeiros, como se governam sem cata-vento, com a diferença a nós, que sempre o levamos, o que é menos penoso do que vigiar a grimpa do tope grande, se bem que é mais certa razão por que eles o fazem e o homem do leme não pode observar a agulha e acusar grimpa e pano sem um cartier mestre que manda a via; o leme governam-no dois marinheiros, rolando todos indiferentemente neste serviço, por modo que ajude um bisonho e um prático.

Capítulo XVII - Como se trazem lanchas e escaleres a bordo

A lancha grande que é necessário que traga todo o navio para o seu serviço, como o fazer água espiar a nau, rebocá-la, fazer uma abordagem a um broló, ramar uma âncora, levar uma

amarra, ir a terra fazer um aviso e tomar refresco, costuma-se levar no convés, na mediania de baixo das antenas. Alguns estrangeiros não trazem lancha o que eu não imitaria por considerar o quanto útil é ao navio o seu serviço.

O primeiro escaler costuma ir em cima, na ponte corrida ou no bailéu que formam as antenas nos navios de poço. O segundo e terceiro escaler vão ao longo do primeiro, nos vãos que ficam da mediania ou ponte corrida [fl. 216] para a borda, que vem atar na ponte da orelha, postos enfiados assim uns como os outros quando o navio não é de coberta lavada.

O bote pequeno ou guzo, como quase todos os navios dos estrangeiros trazem, anda nos aparelhos, à borda, da parte de fora, o que é convenientíssimo, assim para boa expedição de ir a bordo prontamente e sem trabalho da gente, como de acudir a algum homem que repetidas vezes sucede cair ao mar em total desgraça, sem ser possível acudir-lhe a tempo, o que só poderá ser suficiente para todos o praticarem-no assim por não ver a lástima de perecer tantas almas ao desamparo, como eu vi já acontecer em minha companhia caírem cinco por vezes ao mar, em campanha bem curta e não se salvar um, por não ir, jamais, o escaler safo que se lhes pudesse deitar a tempo, por este respeito se trazem guindolas, safas, no tombadilho, para se deitarem prontamente ao mar no caso de cair alguém, como também se trazem betas prontas e largas, pela popa, para esse fim. Os ingleses trazem sempre uma escada ou duas, à popa para saltar a gente ao escaler, porque se não servem pela praça de armas, onde não é licito entrarem todos, a qual escada pode também servir para se salvar algum que desgraçadamente caia ao mar, tendo a fortuna de saber nadar.

[fl. 216v] **Nota:** *Agora me lembra advertir o que vi praticar aos ingleses nas armadas que no tempo da guerra andarão em campanha conosco, todos traziam estas escadas e o mesmo praticam geralmente os mais ingleses. Nos dias de calma toldavam-se, abriam portinholas, o que é comum, cobriam o painel da popa com um pavilhão comprido, que servia de pára-sol a toda a quadra e traziam o escaler pequeno, sempre, nos aparelhos, para passar qualquer ordem com prontidão, isto é tão trivialíssimo que é impertinência o repeti-lo. Os estrangeiros são tão providos de escaleres que já vi navio com cinco e qualquer traz três, o que redundava em bom serviço do navio e de sua equipagem, além de indicar grandeza e porque pode haver ocasião que se perca algum, é necessário que fique sobresselente.*

Nos portos não convém ficar escaler, de noite, fora do navio, o que estilam os estrangeiros, metendo todos os dias, à noite, todos dentro, para segurança do navio, como porque não haja roubo ou deserção, que venha a faltar a provisão para a boca e a gente para navegar, excepto em corpo de armada, onde andam rondas fora, para evitar este dano ou outro qualquer que possa sobrevir, ficando, porém, sempre e quando metem os [fl. 217] escaleres dentro, algum nos aparelhos, para haver a expedição que temos apontado.

Os escaleres devem andar a bordo cobertos, para conservar as tintas e andarem asseados, para o que se levam capas de lona ou toldo sem se permitir que alguém esteja neles ou os enxovalhe.

[fl. 523] Às lanchas ou escaleres nos navios pequenos fazem-se-lhe rombos para não receber o mar dentro, no caso de se lhes encapelar dentro.

Os remos nos navios trazem na coberta debaixo de bombordo a estibordo adriçados à coberta e entre lata e lata.

Capítulo XVIII - Das luzes com que se alumia o navio

No navio não há luz, nem fogo, sem sentinela que o vigie e menos se acende alguma além das costumadas, nem ainda estas, sem permissão como também nem as particulares, como em seu lugar se dirá. Costumadas se diz as do navio que em quando noite o alumiam, particulares se diz as dos oficiais a quem é permitido luz enquanto comem.

Os estrangeiros, excepto os franceses, a quem imitamos quase sem diferença na nossa economia, tem alguma depravação neste particular, porque as luzes são comuns e arbitrárias à vontade de cada um, o que não é bom esteja na liberdade de uns brutos, que muitas vezes sucede botarem-se espontaneamente ao mar, envolvendo circunstancias bem importantes qual é o fogo com a masteria de um navio por vizinha, que em um instante se se acender será [fl. 217v] o incêndio o único despojo que venha a restar para a memória.

As luzes costumadas e gerais são as seguintes: a luz da bitácula ou bitáculas, das câmaras, rancho das bandeiras para dar luz à coberta grande, da praça de armas respeitando o leme, escota grande e a das abitas, que em viagem se põem de baixo do castelo e suposto as novas ordenanças mandem que só se pratique no porto, estando surto, é preciso para estar o navio alumiado e se poder acudir a qualquer incidente que sobrevenha, o que às escuras será confusão e juntamente para se examinar se a gente vigia em baixo ou em cima do castelo, porque sempre se encontram mandriões, além que não é justo que se faça a despesa a essa luz e outrem a receba, sem se despender, sendo necessária tanto em viagem, como no porto, para as amarras. Semelhantemente fica sendo necessária a da escota, para se poder manobrar esta e servir o navio, os estrangeiros as praticam, especialmente estas, como temos apontado.

Nota: As luzes costumadas são comuns entre todas as nações, porque são inescartáveis, com diferença que os estrangeiros, a luz da coberta de baixo, que nós pomos no rancho das bandeiras da ponte de bombordo, a põem eles de estibordo por terem este lado por mais nobre, além das referidas tem eles luz costumada no porão, efectiva, a qual serve [fl. 218] ao despenseiro e ao serviço comum da nau como é safar vinho e mais mantimentos para se socorrer a gente.

Entre nós as mais luzes a que chamam particulares, por serem do serviço do navio, a saber: do porão, paióis, botica e despensas, como as dos oficiais a quem só se permitem para poderem comer ou como também aos oficiais da mestrança, artilharia e cabos de esquadra, e aos oficiais marinheiros acendem-se na ocasião de serem precisas, para se fazer o serviço, o qual concluído logo se apagam, no que há a maior vigilância nímio cuidado de, sentinelas, rondas e oficiais da guarda que as examinam.

Entre nós, em diferença dos estrangeiros, não há luz fora da lanterna ou lampião excepto à mesa da câmara, nas horas da ceia, como também ninguém cachimba afastado da tina das cordas, nem há pólvora em parte alguma particular da nau, fora do paiol, no que os estrangeiros

são fáceis tendo-a em caixões por todo o navio, com o pretexto de a terem mais pronta na ocasião, no que se não avantajarão a quem souber dispor a ordem de dar cartuchos no combate, como em seu lugar advertiremos, igualmente são fáclimos no mais de fumar e luzes, porque o fazem quando cada um quer, como e em que parte lhe apetece, tendo por certo vigiar [fl. 218v] cada um por si, o que a todos, em geral, vem a importar.

Capítulo XIX - Como se enfeita o navio

Para se enfeitar o navio, tanto no porto como em viagem, veste-se com pavese, bandeiras largas, largando estas, flâmulas e galhardetes, em todos os lais e topes dos mastros e vergas, abre portinholas, bota artilharia fora com tapas caiadas, se é no porto e, em ordem a isto, se asseia o mais e se veste a gente, o que se faz nos dias de festa do orago do navio e nos anos das pessoas reais, como também nas vésperas se fazem luminárias, guarneecendo com lampiões e lanternas todos os topes e vergas com igualdade e galanteria, isto se entende no porto, pelo que toca ás luzes que as bandeiras em qualquer parte se largam.

A bandeira da popa em estando larga, tem cuidado um marinheiro de a defender que se não rompa nos faróis, no que é necessário haver sentido o que assim manda o Regimento dos Armazéns, como também em estando o navio embandeirado é necessário advertir que ao dar das salvas se colham as bandeiras das vergas grandes, se o vento as não disparar.

[fl. 219] As bandeiras largam-se e ferram-se todas a um tempo para o que se mandam envergar primeiro e as tenham os marinheiros na mão, que devem estar repartidos pelos lais e ao tempo de tocar o mestre, o apito, as larguem ou ferrem todas de um jacto segundo, o que se mandar por que lisonjear a vista tanto a prontidão como a igualdade e uniforme.

Capítulo XX - Do estilo da mesa de el-Rei sobre os seus navios

O maior cabo ou superior da nau da mesa ao jantar e ceia com o asseio e politica que hoje se pratica, comumente à francesa, com mais vantagem e grandeza do que antigamente se fazia, costuma-se, de ordinário, dar-se mesa na câmara de baixo o que entre os ingleses é fora da antepara de baixo da tolda, dá-se aos officiaes de patente, capelães da guarnição da nau e, de cortejo, aos homens fidalgos. Hoje se estende a mais porque se dá a todos os subalternos de alferes para cima, inclusive e o mesmo se entende com os officiaes de artilharia do mesmo carácter, por o mandar assim [o] Regimento da Fazenda.

Ao jantar e à ceia toca-se a mesa só com o sino da popa, senta-se o comandante e ao seu lado o padre capelão [fl. 219v] mais velho e, successivo a ele, o official segundo no navio e por esta ordem os mais, ficando o segundo capelão ou a par do primeiro ou na outra cabeceira da mesa, que, como eclesiásticos, se lhes deve render os primeiros lugares.

O capelão toma a vénia ao comandante e benze a mesa e sem que o superior faça prato ou o cometa a alguém, pessoa alguma o faz antes disso, que suposta a mesa seja de el-Rei faz o seu lugar quem a administra e a quem vai cometida e é incivilidade que no acto mais familiar que os homens têm, como é o comerem juntos, onde se comunicam e tratam *ad intra*, se ver-se

acção que não seja muita atenta e que por falta de medição se julgue qualquer grosseria, tendo entendido que o lugar da mesa é o teatro em que os homens cortejam os seus prazeres e não onde disputam as suas paixões.

Nota: Os estrangeiros, quando mais agravados estão, em se pondo juntos à mesa os inimigos são os primeiros que se brindam e galanteiam, reservando para a campanha a paixão e para a mesa a política, porque só é de brutos o comer e morder os companheiros.

Como o uso tenha introduzido o cortejarem-se os homens fazendo saúdes uns [fl. 220] aos outros ou para desculparem o que bebem ou para convidar mais à vontade, significando no gosto de beber o afecto que se tributam, é necessário ter atenção no fazer das saúdes, com primazia as primeiras pessoas e as iguais indiferentemente.

Enquanto a mesa dura, se tocam trombetas e instrumentos sonoros para ampliar mais o gosto de comer e se solenizar mais este acto, o qual acabado em cometendo o comandante permissão ao capelão de benzer a mesa, lhe toma a vénia e dá graças a Deus, seguindo em tudo o que a política neste particular ordena.

Capítulo XXI - Como se deve licenciar a gente

É justo licenciar a gente para que possa lavar-se e acudir às suas dependências, o que ela tanto estima, que antes perderá as suas bagagens que deixar de chegar a terra e como prudentemente tudo se pode fazer, ir a gente a terra e fazer-se o serviço sem faltar a este, nem incomodar aquela. Considerando que raras vezes dos descómodos particulares se saca bom serviço, além de ser incivildade deixar de utilizar a outrem quando dá me não provem dano algum, deve dar licença aos de confiança e mais necessitados, com igualdade, para que não haja queixosos.

[fl. 220v] Pouco conta o responder com brandura, no que se não se perde nada e se concilia o agrado, porque com prudência e bom modo se levam as coisas. Pedindo certo príncipe uma instrução para saber governar a gente, lhe deram um livro que não continha mais que modo modo, no que reparou, perguntando porque lhe punham só este termo, ao que se lhe respondeu que só modo era o que bastava para reger a gente. Desde o maior até o mais pequeno quer ir a terra, sem repararem que o serviço que se há-de fazer e a nau se não há-de desemparrar, só a prudência é que pode deliberar o meio para satisfazer-se, não em tudo, em parte, a tantos desejosos como pondo-os em alguma boa esperança e despachando os de razão mais empenhada.

A licença dá-se às esquadras ou aos cabeças dos ranchos o que é mais sofrível ou aquelas pessoas de confiança, por tempo limitado, segundo a demora, para que a gente possa toda refrescar-se e gozar desse bem, advertindo que um dos meios de conservar a gente é o facilitar-lhe a licença sem se fiar, nunca, de quem não tiver vergonha.

Os marinheiros, artilheiros e grumetes, sendo licenciados em muito tempo de licença perdem a ração, os soldados não se lhe tira porque tem desconto a ração que vencem a bordo, o que hoje se encontra pelas instruções novas.

[fl. 221] Nos portos estrangeiros e nos mais, ainda que nas cives, excepto a donde se arma o navio, não convém pernoitar a gente em terra, em estando o navio armado, porque além de ficar exposta a algum enfado pela liberdade que toma como estrangeira, entram em um certo descuido e omissão de vir para bordo, que acontece de repente ser preciso o fazer-se o navio à vela e achar-se sem guarnição, fora o ser indecência estar a nau sem gente estando armada e em acção, cuja autoridade a gente lhe concilia. Nos postos estrangeiros deve ser inviolável o recolher-se a gente a bordo até ao tocar da retreta, entre nós a recolher, por mil consequências que se devem ponderar com reflexão, o que hoje mandam as Novas Ordenanças sob pena grave.

[fl. 397v] **Capítulo XXII - Como se faz água salgada**

Para se fazer água salgada, se não há bomba deve-se armar uma guindola onde se porá um homem ou dois que estejam em balsos e com baldes à formiga façam água para o porão, se se baldear não é necessário guindola, porque como é necessário menos água menos aparato basta.

Capítulo XXIII - Dos avisos para a boa economia e governo do navio

Os mantimentos antes que vão para o navio são vistos pelos oficiais-de-mar-e-guerra, que se o não fazem é omissão sua, para verem a quantidade e qualidade do que se mete a bordo para a sua provisão, o que é escusado suposta a exactidão com que os armazéns fornecem as naus, se bem que as Novas Ordenanças de presente mandam que os oficiais-de-mar-e-guerra assistam ao receber do mantimento.

Os tonéis, como se costuma antes de fazer aguada, terem-se cheios de água salgada, para se não [fl. 221v] esvaírem, se se não vazam bem sempre fica alguma gota que infecciona a doce, pelo que é necessário vazá-los e esgotá-los bem e fora melhor, depois de cheios, passados alguns dias, vazá-los e torná-los a encher para que a água seja boa e não vá com vício como de salgada, que não somente não é boa para a saúde, mas não satisfaz, obrigando a despende-se mais.

[fl. 523] As hortaliças se conservam no mar por tempo, boas e verdes, levadas em barricas de moura na maneira seguinte: põe-se água a ferver pela qual se passam as hortaliças de corrida somente que vem a ser metê-las e tirá-las da água, as quais se põem a enxugar até que se murchem alguma coisa e depois se metem na moura, a qual se faz de água e sal batido, muito, até que deixando nele um ovo aboie.

Também se podem conservar as hortaliças em sal, postas as ervas como beldroegas ou outras semelhantes desfolhadas em camas de sal.

[fl. 221v] E porque o abuso tem introduzido que os homens do porão, isto é os que trabalham em safar barricas e víveres, comam e bebam a olho e ao depois se lhe dá a sua ração seca, convém que não façam panela particular, que comam do tinelo com a mais companhia e para não adquirirem esse jus de comerem uma e levarem outra, não trabalhem no porão sempre os mesmos, porque eles se fazem senhores do mantimento, provando e levando para sua casa como procrio, em grande prejuízo da fazenda e incómodo dos que andam embarcados e em substância, são os que menos trabalham e os que mais comem furtando.

Pipas e barricas que se abrirem, para delas se dar ração e o que restar se bote a vara e pese e logo se fundem à vista, do que faça memória o escrivão e o sargento-de-mar-e-guerra.

Toda a pipa, barril que não estiver atestado, barrica que não tiver em peso o que disser por cabeça, só lhe faça estiva, se examine, se houve avaria, segundo o que manda o Regimento dos Armazéns, ou se é dolo dos do porão, que se o fôr devem ser logo castigados e logo privados do porão.

[fl. 222] Não se consinta, que fora do acto de dar ração, saia coisa alguma do porão para fora, sem expressa ordem de quem governa, do que dará parte a sentinela fazendo apreensão em tudo o que sair até que lhe mandem o deixe passar, e para que isto se faça com exacção, sejam as sentinelas da boca da escotilha dos soldados de mais vergonha, para que não dissimulem o furtar o provimento da gente, por serem capazes de os corromper.

Nos navios de coberta livre não se consinta que esta tenha escotilhão particular para serventia e menos que seja quartel de ninguém, que com esse pretexto entram e saem a roubar a sordícia, porque como os que furtam esperam ter ocasião, que é no que estudam, em se lhe oferecendo não a perdem lucrando o que ensacam.

Não convém que o porão fique aberto de noite, nem o esteja feito o serviço e menos que se aloje lá pessoa alguma e de se abre e fecha se dê sempre parte.

Assim como for noite não se consinta embarcação a bordo, nem que atraque alguma que for de passagem para se poderem evitar os furtos e as deserções.

Guarda-se igualdade e rectidão a todos, dando a cada um o que lhe toca a tempo e a horas e procurando, em tudo, a paz e união, no que consiste toda a conservação, para que todos uniformemente façam o serviço como são obrigados, sem deixar de punir os perversos, mas com clemência para o exemplo, advertindo que mais vezes a fraqueza de que a malícia nos faz tropeçar.

[fl. 222v] Entre nós não é tão rigor o quarto de dormir como entre os estrangeiros, porque em parecendo necessário se manda vir a gente para cima, antepondo a tudo o serviço do navio, no que deve haver consideração, porque fatigada a gente sem necessidade, enfraquece na ocasião em que convém ser demais poupada advertindo, que também entre os estrangeiros, vem acima com mais justificado motivo.

Deve-se levar de viagem duas bandeiras, uma da nação e outra de diferente, adriçadas ao pau da popa, para que se largarem prontamente e, para que se conservem, irão em uma bolsa de couro forrada de lona alcatroada.

Para boa economia e cautela convém que no convés e à proa, hajam sempre baldes e tinas com água e lambazes prontos, assim para limpeza da gente e do navio, como para acudir a qualquer incidente de fogo; suposto é melhor água doce ou vinagre, juntamente para banhar a artilharia, se de repente se entrar em combate vigoroso; para o sobredito é bom trazer a bomba à borda.

Os mantimentos que houverem de passar à Índia e Brasil, os secos e húmidos, levam-se em vasilhas de estanco por causa da corrosão como o v. g. a chouriça de presuntos, chouriços e queijos, só vão vem como também ovos em azeite ou bem untados de azeite e metidos em barricas que houverem já servido de azeite, excepto os queijos, que só untados sem que toquem uns nos outros, como postos em caixões com carqueja vão bem, [fl. 223] mas melhor em azeite, se pudesse ser e a este respeito pode ir o mais, as farinhas que vão vem calcadas com camas de paninhos de sal, basta que vão em barris de seco, melhor vão nos de estanco, como para tudo e se defender do ar da linha, que este é que corrompe todo o mantimento.

Importa não consentir que quando a gente trabalha por fora do navio, nos costados, como a fazer água salgada, raspar os costados, atesar enxárcia, passar cabos com tempo e ainda sem ele, que vão sempre com balços.

As bombas que se tocam, sem falta, em todos os quartos para pescarem a água, quando se quiserem tocar, primeiro se lhe deita uma celha de água ou duas, o que é necessário quando a bomba não tem muita água, ou quando o junço está seco, que então necessita de que se lhe deite água de revés, para com a sua agitação comunicar a outra água do navio que quer fazer fora.

Os inchaços de água contam-se pelos golos que a bomba bota fora pela mangueira.

Os inchaços em passando de 150 é água aberta ou em esta cobrindo a caverna é água de mais.

Sempre se deve dar à bomba, tanto no porto como em viagem, porque sempre os navios fazem água e quando esta escandaliza o olfacto então está mais sadio o navio, a qual é boa para curar chagas das pernas.

[fl. 223v em branco]

¹ CJR - Este parágrafo está numa folha acrescentada entre a fl. 189v e a fl. 190. Tem o verso em branco.

[fl. 224] **Tratado Nono**

Da política militar versada sobre os navios de guerra

Capítulo I - Da política militar, máximas e estilos gerais

Um dos fundamentos e dos mais principais em que se estriba a ciência militar, é a politica com que se governa observando leis e seguindo estilos, para fazer certas as suas máximas, tanto na variedade da ocasião, como na diferença dos sujeitos de que se compõem a guerra, tendo por norte o bom regímen com que opera, uniforme e rigorosamente, mas como os meios, aos princípios, de ordinário envolvam dificuldade em se conseguirem, para se alcançar o que se pretende. Servimos os soldados na universidade da política, vendo e ouvindo, em prática, as suas exposições e nem por isso lhe apreendemos os aforismos, para saber desempenhá-los nas acções, o que entendo mais nasce de cuidarmos cada um de nós, que mais pode dos axiomas para a imitação, do que necessita de seguir os ditames da milícia para acertar, quando só neles nos pode jubilar a experiencia, como também, porque mais se cuida na obrigação alheia, do que na própria e como dizia certo cabo nosso com agudeza, vindo a termos [fl. 224v] melhor conhecimento do que os outros ignoram, do que o temos, do que não devemos ignorar e suposto eu não possa desempenhar o assunto, pois me falta a ciência que não tenho, direi contudo, seguindo a minha lembrança, o que tenho visto praticar.

França, que com justificado merecimento, tem a honra de as mais nações lhe seguirem as suas ordenanças, pois por elas se governam, para o que atrás e traduzidas na língua própria, faz o que nós, à sua imitação, praticamos na administração e serviço da oficial divinos.

Todos os dias no fim do quarto da alva, ao romper o dia, rezam os grumetes e pajens o terço e orações, em voz alta com alguma entoação, para se principiar o dia em louvor do Sr., que nos dê o bom sucesso, o que lhe deprecamos por vezes dos meninos, assim por serem mais dignos de serem ouvidos, como por estarem naquela hora desocupados, que sem faltarem ao serviço podem exercitar aquela conveniente e louvável devoção, o que acabado vão dar os bons dias ao seu comandante e a mais companhia, a quem desejam Deus prospere.

Das oito para as nove horas, com permissão do comandante, a quem os padres capelães tomam vénia antes que entrem a qualquer ofício Divino, se celebra a primeira missa, com a decência e acatamento devido àquele acto, tocando-se o sino e vindo a gente ouvi-la com a reverência necessária, cessando todas as desinquietações e descobrindo-se todos os que estão à vista, já diferentemente das dez para as onze diz-se [fl. 225] a segunda missa, pela mesma ordem, para os que na primeira estavam ocupados nas oficinas do navio.

A missa diz-se todos os dias e nos dos Santos, sem falência, segundo a ordem da Igreja, atendendo só ao serviço da nau e o tempo que o possa permitir, que se não há esse lugar não se celebra, porque será indecência o suceder alguma descompostura e inconveniente embaraçar o serviço, quando lícitamente não pode ser, segundo razão moral, pois não obriga o preceito a tão empenhadas diligências.

Todas as noites, depois do sol-posto, perante o altar com cruz e luzes acesas e toque de sino, rezam os padres, de joelhos com a guarnição toda, desde o maior até ao menor, a ladainha de N.^a S.^a Salve Regina e várias orações, com sisudeza e devoção e no fim encomendam a nau pedindo a Deus misericórdia, como os padres rezando as ave-marias e vão dar as boas noites ao comandante e mais companhia, o que eu lhe perdoara, porque mais gritam do que reverenciam.

Nota: Como de ordinário a guarnição se compoñha de gente tosca e rústica e abracem mais o descuido do que o ponderem, que o celebrarem-se os actos Divinos é para os assistirmos, caem muitos na omissão de não virem à ladainha e ainda à missa, sendo preceito, sem repararem no escândalo que causam, [fl. 225v] por muitas vezes correrem uma mão de jogo, deve haver cuidado de os fazer vir e se necessário por algum castigo, para lhes estripar semelhante abuso, não lhe consentindo que deixem de assistir aos ofícios Divinos, como é estilo e mandão as instruções novas.

Como os rapazes costumam rezar no convés é caridade ordenar que quando chover não estejam à chuva e da mesma sorte na madrugada e se for nas de Inverno, de muito frio, que não rezem muito, porque o frio os trespassa e lhes congela o sangue de que adoecem gravemente, contra a boa razão, pois Deus não quer devoções com prejuízo nosso. Faça esta advertência, porque os rapazes nas nossas naus são os que mais trabalham e os menos amparados, porque os pequenos sempre foram desvalidos.

São obrigados, todos, no princípio da viagem a confessar-se, e assim o manda o Regimento do Mar, o que à risca se faz cumprir com o exemplo e pondo alguma pena penal, como tirando a ração de vinho à gente para obrigar os rústicos, com essa perda, o limparem a consciência e habilitá-los para merecerem o favor Divino, dando-lhes bom sucesso.

Os sacramentos de mortos e vivos, como a Penitência, Eucaristia, Extrema-unção, administram-se com decência e culto devido com o estilo da Igreja, em qualquer freguesia.

Para se dar o Viático a qualquer [fl. 226] moribundo se enfeita o lugar do enfermo e se lhe arma altar com cruz e luzes, tocam-se sinos com repiques. Vai o Sr. acompanhado com cruz, caldeirinha de água benta e luzes de archotes e lampiões os necessários, salmodiando os padres, todos adorarão o Sr., sem se permitir imodéstia ou chapéu na cabeça a alguém.

Em muitas das nossas naus se festejam as festas e se fazem as Endoenças com a solenidade e culto que a Igreja pratica, com armação, luzes, missas cantadas e com sermões e os festejos comuns, para que se veja que é Deus servido, que para quem O busca e O quer servir, ainda sobre as águas tem essa comodidade, o que envolve alta providencia pois foram elas, já, o Seu primeiro trono, honra com que os navegantes se habilitam, com vantagens a todos, por Deus *ante omnia* ter sulcado os mares.

É, também versado e frequente o celebrar-se os officios Divinos, nas naus portuguesas; que aos defuntos se lhe fazem officios de corpo presente de nove lições, o que já vi, por succeder virem de passagem tantos padres, que se fez officio de corpo presente, a um capitão, passageiro, que faleceu.

Nos dias de jejum e abstinência não se como carne, seguindo-se em tudo o que manda a Igreja, em differença da campanha [fl. 226v] de terra que de ordinário se não observa este preceito, não por depravação como por as incomodidades o encontrarem, finalmente, tudo o que toca a Igreja se pratica nas naus portuguesas, como em terra, sem differença.

Nota: Toca aqui advertir que ainda que muitas tradições católicas dêem autoridade de fé, não a devem ter aquellas que a Igreja não declara e que se não fundam em razão alguma provável, ou verosímil, sendo mais abusos do que religião e menos seguidas de homens doutos, de recta consciência e bons costumes, além de não devermos querer, nem obrar, se não o que a Santa Madre Igreja, romana, nos manda querer e guardar, que, como andamos entre hereges, muitas vezes é indecente que uma nação tão católica, como a nossa, faça de religião o que se possa chamar mais superstição e abuso do que devoção, como vem a ser o que fazem os marinheiros, ignorantes, na tormenta, que deitam botijas de azeite ao mar, dizendo que vão para N.^a Sr.^a da Lampadoza e que por esta oferta se aplaca a tormenta, juntamente nas noites tenebrosas de tempestade os fuzis, que de ordinário há ou reflexo de alguma luz, que ferindo de raio o tope [fl. 227] moitão ou verga reverbera a vista a que chamam Corpo Santo, rendendo-lhe adorações sem saberem o que fazem, quando em humilhantes casos há meteoros ou espíritos sulfúreos, que podem fazer semelhantes feitos.

Devemos sempre rogar a Deus e principalmente nos perigos e trabalhos para que nos salve deles, que sem a sua ajuda pereceremos, mas há-de ser licitamente; na ocasião de trabalhar, adorar e a de orar o coração e hão-de manobrar as mãos conformando-nos com a Sua Divina vontade, sem crer em coisa alguma mais do que nos manda a St.^a Madre Igreja.

Direi o que me succedeu na minha novatise dos embarques, em a primeira noite de tempestade que ouve, embarcando eu a primeira vez, de repente prostrou-se por terra a gente, levantando uma vós sentida, pedindo misericórdia, geralmente do Corpo Santo, que se via estar em um moitão, o que me compungiu de sorte que os imitei e não sei se com dobrado terror por me considerar perdido, pois que os práticos o repetiam em altas vozes os últimos actos de católicos, em substância cessarão os clamores, mas não se me foi o terror como novato, o que me fez animar para saber o que era o Corpo Santo, perguntando a vários, concordemente me disseram era uma luz que se via em um moitão. Durou esta toda [fl. 227v] a noite, porque em toda ela foi o farol aceso, e vários lampiões, de donde se reflectia o moitão fazendo reflexo à vista e, Corpo Santo, aos marinheiros que os discursivamente em caso semelhante, adoram um moitão por divindade.

Vulgarmente se diz que para a Ilha de N.^a Sr.^a da Lampadoza, que é no Mediterrâneo, vizinha de Malta, vão as botijas que os navegantes deitam ao mar e que na tal ilha se proem os navios que nela

aportam, indo destroçados e gastos de aparelho, por haverem padecido alguma tormenta, porque ali acham enxárcia, velame e mastreação que a Sr.^a N.^a recolhe dos naufrágios, como que não fora mais condigno fazer o milagre de livrar os navios do perigo do que permitir este para lhes arrecadar os despojos, para, pondo-lhos em armazém tão fora de mão, assunto é este tão disparatado que pelo ser o não sigo. O Roteiro Náutico diz o que se pode dizer da ilha de N.^a Sr.^a da Lampadoza, sendo tudo mais quimera que a rusticidade não compreende.



Lançamento à água da nau Nossa Senhora da Lampadoza, 1727, Biblioteca Nacional de Portugal.

***Nota:** Suposto seja lícito dar esmolas para o culto de N.^a Sr.^a e Santos, repartindo pelo amor de Deus com os seus escolhidos, do mesmo que o Sr. nos dá para honrarmos-Lo neles, em sinal da nossa [fl. 228] gratificação por nos ajudar por Sua grandeza a conseguir o bom sucesso que pretendemos no mar; deve-se, contudo, saber a ocasião em que se devem dar as esmolas, para que: nem se falte a esta acção tão meritória, nem nos prive das diligências que devemos pôr da nossa parte, para livrarmos do perigo, sendo as causas segundas as que Deus quer que sempre obrem o meio de nos valer.*

Na ocasião de maior sossego e igual bonança é a melhor para tirar as esmolas, quando a gente sem constrangimento algum as dá, ficando por este caminho livres e arbitrárias e não forjadas no meio da tormenta que acabada esta se arrependem por terem sido mais liberais e, muitas vezes, faltando à promessa que antes pareceu havido feito da melhor vontade, além de entrar a gente em consternação, que como lhe falta o discurso persuade-se facilmente que, sem milagre, não se podem salvar, mudando a condição possível por falta de diligência, para milagre de se não perderem, porque os rústicos mais facilmente concebem a cobardia do que abraçam a constância. Ponto é este de tanta consequência, que vai nela, muitas vezes, a salvação das vidas e segurança da nau.

[fl. 228^v] **Capítulo II - Da civilidade com que os oficiais se devem tratar**

Com cortesia, e atenção que deve ser recíproca entre os homens conserva cada um o seu respeito, tendo entendido que mais atendível deve ser a razão política do que a paixão particular, pois não convém por reputação própria expô-la aonde o braço a não possa disputar, guardando o que se deve guardar e é treta de entendido não apurar o que pode causar desaire certo, no risco de não dar nome. Certo político dizia, como advertência, que tirava o seu chapéu para não dar liberdade de se descuidar de o cortejar quem o deva fazer, tendo por máxima reparar ao princípio a ruína por lhe não experimentar o estrago.

A bordo dos navios não deve, nem pode haver, duelo que se haja de disputar com a espada e menos com a língua, porque nem aquela lá se pode portar, nem esta a tem quem só sabe ter mãos e que é só para as aulas e as armas para os debates na ocasião da guerra ou se a tiver será [fl. 229] louvando a todos segundo boa criação e proximidade, advertindo o adágio que diz honra para que te honrem, com advertência que faz Quevedo, dizendo que os adágios são evangelhos pequenos.

Devem os homens coerentes de que os animais os excedam na razão da concordância como vemos as abelhas, que vivem em paz, e união tão vinculada que com fraternidade inimitável se governam e fabricam os favos, donde nós os homens achamos doçura e tiramos conveniência. Certamente é loucura e depravada, que podendo os homens tratar-se com atenção, sem escândalos, se molestem com grosserias, nascidas comumente de motivos de bem pouca memória.

Considere cada um que embarca para servir o seu Monarca, justificando o seu préstimo para adquirir o grau de benemérito e não para inquietar a si e aos camaradas, do que não resulta mais que descrédito e que na campanha o duelo é, na ocasião, saber vender a vida sem entrar na mínima desconfiança, de que comumente se originam as diferenças que nas Armadas se encontram, para o que serve de exemplo o outro que se mandou retratar, cuja cópia saiu muito diferente do original e em seu descrédito, no que repararam os amigos dizendo lhe: [fl. 229^v] como não buscastes pintor mais verdadeiro? Pois vos fez a natureza com mais perfeição do que vos pintou o que elegeste para o vosso retrato? Ao que respondeu: amigos vai nisso bem pouco, porque vós que me conheceis sabeis o que eu sou e quem me não conhece cuida que sou o que representa a pintura.

Se honrar a todos, familiarizar com iguais e facilitar com poucos é prudência que conserva o respeito, e não redundando em enfado.

Todos os dias se cortejem os oficiais indiferentemente, por evitar queixas, tendo especial cuidado de saudar o seu cabo pela manhã, e às ave-marias sem lhe tomar o tempo, pois muita conversação molesta e o cortejo agrada.

Em saindo o cabo fora e pondo-se em público, devem todos os subordinados cortejarem-no, levantando-se, os que estiverem sentados e tirando o chapéu os que estiverem cobertos, o que corresponderá o comandante com demonstrações carinhosas e gratificativas, sem entrar em questão o deixar de cortejar a quem me governa, nem deixar de corresponder, com igualdade, a quem me corteja, porque ainda que a cortesia a maior se deva, não é ele isento de a corresponder, pois toda a cortesia merece e pede semelhante civilidade, excepto [fl. 230] a dos monarcas que a recebem como senhores a quem os súbditos devem, de juro, o tributar rendimento.

Devem os oficiais especialmente na mesa e fora dela estar com gravidade atenta, sem faltar a galanteria, nem abusar dela, porque entre homens e de autoridade, como se supõem os oficiais não se há-de praticar o costume do vulgar e menos entrarem em porfias e chacorrisses, do que nasce menosprezo e estimação dos subordinados e, ainda, deles próprios porque a demasiada afabilidade não conserva decoro.

Capítulo III - Dos jogos que são permitidos a bordo

São lícitos os jogos de desenfado, cujo preço os não passa a ilícitos, pois se permitem meramente para entretenimento e não para comércio, no que deve haver todo o sossego, porque entrando o furor ninguém fica em si, como disse o outro, a certo homem que era muito enfadado, quando te enfureceres vê-te a um espelho porque a ira transforma-nos em diferente figura, como por não mostrar sentimento ou pouco valor para perder o que arriscou a sorte, sendo contra toda [fl. 230v] a bizzaria militar, deixar de mostrar generosidade em toda acção, além de que é grosseria que molesta o enfadar-se alguém na presença de iguais ou superiores ou ainda entre muitos o que é sempre mal sofrido.

O Regimento do Mar proíbe, com especialidade, o jogar jogos de parar atendendo que é coisa dura que os camaradas se dispam, com o pretexto de se desenfadarem.

Da mesma sorte proíbe o Regimento do Mar o trazer alguém faca e muito melhor de presente pela lei que de novo, sobre este particular, se promulgou se bem que só se entende com as facas de ponta, que servem de fazer maior atreição e falsa a fé dos amigos, porque quando se não precatam, por qualquer leve desconfinça se acham cozidos a facadas. Na boa fé recebeu César a primeira punhalada que lhe rompeu o respeito para aleivosamente lhe tirarem a vida; igualmente proíbe o regimento bofetada ou qualquer outra injúria e descomposição entre os camaradas, o que manda castigar com severidade.

Atendendo ao quanto convém que haja amizade e concórdia entre os camaradas para se poder fazer o serviço com zelo e conseguir-se o acerto que se espera da boa ordem, manda o regimento que [fl. 231] em havendo diferença ou enfado entre os camaradas os faça logo, o comandante, amigos em nome de el-Rei, para que cesse ódio e continue a concórdia.

Não se proibem aos marinheiros as facas flamengas porque é preciso que cada um traga a sua, para cortar o cabo, que de repente é necessário pica-lo.

Os preceitos do Regimento como os mais que se devem guardar, geralmente para boa conservação e sossego da gente, sem que ninguém possa transgredir a lei natural e positiva promulgada em ordem a este fim, se publicam por um bando, a toque de caixas, nos lugares comuns da nau, para que sejam a todos manifestos para os seguirem inviolavelmente.

Faz o comandante o édito com o seu nome e carácter em titulo e expõem o que ordena, debaixo do seu sinal, o que manda fazer publico pelo sargento-de-mar-e-guerra e mais sargentos de infantaria, na tolda, convés e coberta debaixo depois do que fixa no mastro grande e na porta da câmara, para que a todos seja patente. Muitos cabos desestimulam o deitar bando, por terem a liberdade de

praticar alguma clemência com os transgressores, que depois do bando não lhe fica esse lugar, o que assim deve ser como praticou na guerra [fl. 231^v] passada o Conde de S. Lourenço governando as armas em Alentejo, achando se em Elvas, uma manhã na praça publica se desconcordaram dois oficiais de maneira que se investiram às punhadas, tendo as espadas na cinta e cegando-os a cólera para a vingança, não transgrediram o bando que havia de não poder ninguém tirar pela espada, que tal era a inteireza do general e a obediência que lhe tinham as suas ordens.

Portanto deve o que se manda ser muito justo e conforme as leis e estilo militar, assim para se poder seguir como para acertar, com justiça, o castigo infalível em quem o merecer, porque deixar de castigar a culpa é dar liberdade para se repetir e não dissimular o descuido é ser imprudente e pouco caritativo, quando para os malévolos não basta uma vara de ferro para os reger, sobrando para os racionais uma leve advertência, para os governar.

Capítulo IV - Da jurisdição militar e governo despótico, que qualquer oficial tem governando em chefe ou por delegado

Como o Monarca não pode ser [fl. 232] presente em todos os actos que lhe incumbe pessoalmente exercitar, constituí, com jurisdição delegada a oficiais, para que em seu nome lhe representem a pessoa e executem o que ele próprio fizera produzindo-se por este modo, em toda a acção que lhe toca, querendo o que todos e cada um de per si, desempenhem pontualissimamente as suas ordens, como ele próprio fizera se as assistira, o que devem os oficiais trazer tão presente à vista, que até não darem a vida, não podem consentir se faça o contrário, porque além do vassallo não ter mais liberdade que aquela que o seu Monarca lhe permite, muito menos lhe fica depois dele cometer o posto ou lugar para no seu cumprir o que lhe ordena, pois o procurador não pode exceder nem faltar a ordem do seu constituinte.

Do sobredito se fica entendendo a honra e autoridade que o oficial tem, mandando com a vós de el-Rei, pois lhe representa a pessoa, advertindo quanto deve fazer-se como digno de prerrogativa tão elevada, estudando saber mandar para que justamente seja obedecido, pois nem o subordinado pode deixar de obedecer nem o superior há-de mandar mais do que lhe toca.

Mas nem porque o maior mande coisa que o subordinado julga ser injusta, a deve disputar antes obedecer, especialmente no que pertencer a jurisdição própria, no que ceder [fl. 232^v] ainda com seu prejuízo porque o corpo nunca predomina a cabeça, juntamente por evitar o deservisso que pode resultar em menos crédito dos debatentes, tendo entendido que em obedecer não se dá desaire, como em não saber mandar.

Quem manda, como governa com a vós d'el-Rei, devo advertir, se a el-Rei não posso duvidar das suas ordens, menos jurisdição tenho para não seguir no seu serviço aquelas a quem ele manda obedeça e como só ordena que obedecemos aos nossos maiores e não nos dá poder para que façamos o contrário, sem fundamento algum podemos entrar em questão de não seguir a ordem do nosso superior, o que os portugueses melhor do que nação alguma sabem desempenhar, pois na obediência a muitos excedem e poucos os igualam, porque fazem crédito da obediência e tem por vitupério o violá-la.

E juntamente se as dúvidas que se oferecerem as deve decidir e determinar o maior até el-Rei mandar o que for servido, como dispõem as ordenanças militares, como posso eu duvidar que mande o superior o que entender; dizia certo cabo, nosso, que não convinha ao subalterno diminuir a jurisdição do superior por conveniência própria, pois devia servir na esperança de ocupar o mesmo [fl. 233] posto e então estimaria a mesma regalia, além de que em semelhantes debates o que cede é o que faz maior serviço, tendo assim determinado el-Rei, especialmente.

Em substância a boa razão manda em ordem a bom regímen, que entre dois um seja o que governe, para se unirem as vontades que sempre são diferentes e encontradas o que se emenda por meio da obediência, sujeitando-nos todos a quem nos deva reger, cuja mente é a d’el-Rei, que sem controvérsia alguma quer que sigamos inteiramente a ordem dos nossos superiores, para que indiferentemente quem governa possa mandar cada um e a todos em geral no que lhes pertence e é da sua obrigação, segundo o emprego particular de cada um.

Na certeza de que o maior pode mandar o que quiser e que o hão-de obedecer à risca e sem disputa, deve ordenar o que só pode e é justo que mande, segundo justiça e razão, porque a não pode haver para praticar, a que se não funda na melhor, querendo dominar as vontades alheias e sujeitá-las injustamente, porque além de ser odioso é insofrível o governo injusto, é descrédito de quem governa querer mais subordinar com a tirania, do que com a razão.

[fl. 233v] As paixões particulares, se no repente a espada as não satisfaz, como primos motos, deve-as curar o tempo e não a jurisdição, porque é indigno querer por este caminho vingar a cólera, dando a entender a não desplicara aquele a não ter ocasião de mandar, portanto ao menos affecto se deve governar em maior doçura, para que se veja que o duelo que eu não disputo não mova de vingar a ocasião do governo, pois mal se avaliará de valoroso quem para o debate der outra por si ou usar de armas desiguais.

Com quem não hei-de medir a espada não é fraqueza tratá-lo bem, antes é generosidade ao menos inclinado servi-lo, porque se o perder os amigos é a maior imprudência o converter nestes os inimigos é a maior industria. Na ocasião, deve-se tirar a vida ao inimigo, falo do comum, fora desta é bizzarria de ânimo o cortejá-lo.

Quem manda deve buscar o modo de se fazer amado, mandando o possível e executável pelo caminho mais suave, porque mandar custa pouco e o obedecer é difícil.

Se posta pois a jurisdição e a [fl. 234] obediência militar pode o superior mandar despoticamente, o que entender ser conveniente ao sucesso d’el-Rei, segundo lei e estilo militar, guardando a cada um a sua regalia particular sem alterar o costume, por não inovar incidentes que desgostam os companheiros e embrulham o serviço sem este se desempenhar, nem aquele se satisfazer, advertindo que quanto maior regalia logra o subalterno, maior proeminência tem o superior.

Sempre foi insofrível o usurpar a cada um o que lhe toca, porque além de se lhe fazer este agravo é provar quem governa de escandaloso, molestando ainda aos menos queixosos quando só com justiça deve mandar.

É necessário temperar tanto, quem governa, o rigor com a brandura, que nem aquele por demasiado mal quisto, nem esta por excessiva o menospreze, dando a entender que é amante de todos mas que não sabe faltar à justiça, administrando-a com moderação porque sempre se viu melhor acompanhado o que dominou com clemência do que o imperou com rigor.

Quem governa se tira a alguém [fl. 234v] o que lhe pertence ou seja em regalia ou em conveniência é incapaz de mandar, pois falta a justiça, devendo defender esta e sustentá-la com a espada na mão, como timbre das suas acções, para desempenhar a sua obrigação, vindo assolar, assim, serviço como jurisdição por igual entre todos os subordinados evitando-lhes por este caminho o malquista reze, porque ninguém é tão bárbaro que se ofenda de cumprir com o que lhe incumbe.

O que suposto governa o superior diferente e indiferentemente a todos os seus subordinados e em seu lugar semelhantemente o que lhe sucede e a estes o que se lhe segue e, daqui por diante, até aos últimos dos soldados em patrulha, devendo subordinar um a outro, a quem o subordinado como os mais são obrigados respeitar e obedecer tão inteira e exactamente, como devem ao seu primeiro general.

Procure sempre quem governa mandar o que for lei e estilo seguido e, no caso de haver incidente que altere este, aconselhe-se com os seus subalternos para puder acertar, o que lhe não diminui a autoridade, nem humilha a jurisdição, porque de exemplo serve-lhe.

[fl. 235] O monarca que sendo senhor absoluto, quando governa com justiça, nada faz sem conselho, além de que o prudente, sem este, nada delibera e no que duvida sempre o ouve por ser difícil poder-se acertar na dúvida, sem lhe buscar o meio de a desfazer.

E porque muitos, principalmente os soldados, entendem que só são os seus oficiais como os das suas companhias os que devem reconhecer, faltando por isso em referenciar aos mais, devendo ter entendido que não é bisonharia a fazer diferença de oficial para respeito e obediência, pois no mandar todos são iguais segundo a ordem da sua graduação e que só são oficiais particulares enquanto a ordem e composição do regimento ou da economia dos corpos regimentados.

Nota: A jurisdição militar principalmente no mar é tão proeminente que em França e nas mais nações estrangeiras se estende a tirar a vida, por Justiça. Só com o carácter de capitão de navio de guerra, entre eles, sentenciam o crime, condena e pune, executivamente sem apelação nem agravo.

Entre nós é mais moderada esta [fl. 235v] jurisdição, como em seu lugar se dirá, mas sempre é elevada, porque qualquer comandante de navio de guerra governa despoticamente, despendendo e castigando sem recurso algum, pois ele é no navio o maior, o que deve assim ser para a sujeição dos súbditos, para se poder inferiar os rebeldes e conservar os domésticos em um corpo, ligado, com paz e doutrina.

A qualquer comandante de navio entrega o Príncipe, com a nau, o crédito da nação e reputação das armas com o governo dos subordinados para que respeitem e obedeçam, ajudando a defender a sua honra e crédito, em que o constituiu a confiança em que o elegeu o monarca para semelhante emprego, do que se fica entendendo a obrigação de qualquer cabo, que há-de responder por tantas consequências, como são honra e fazenda do seu Rei, crédito próprio dos camaradas e da nação,

como também se reconhecerão o quanto deve tratar bem os companheiros pois são os que o hão-de ajudar a conseguir essa glória.

Capítulo V - Das obrigações militares, em particular de cada um, no serviço náutico

Como atrás temos a ordem dos navio lotados com a sua lotação, digamos agora as obrigações de cada um, em particular e vejamos o que se estila [fl. 236] na nau do general para à sua imitação se reger em as mais, pois por exemplo do primeiro se regulam os que se lhe seguem.

O general, tanto no seu navio como nos mais, castiga e absolve arbitrariamente em todos os casos que não tem lei positiva. Governa geralmente em todos os navios como se em cada um estive-ra pessoalmente, sendo ele o principal ministro das ordens de el-Rei e os mais subordinados seus executores.

Em estando em Corpo de Armada, tanto em porto como em viagem, nenhum movimento ou alteração que aconteça nos navios se pode deixar de levar ao general, para o remediar ou punir como for servido e assim mandam as novas ordenanças.

Todo o movimento dos navios, no porto, na viagem e na ocasião e fora dela, toca ao general deliberá-lo, para o que dá especial regimento, seu, que devem todos os navios seguir inviolavelmente no que consiste toda a ordem e disposição para se conservarem os navios em um corpo e concorrerem uniformes e concorrerem em acção.

Os franceses este regimento é como roteiro, que entre nós dá o cabo, por direcção e vontade própria, têm eles impresso para que a todos seja comum, podendo o general variar de sinais segundo a sua ideia, mas suposto o tal regimento sirva para doutrinar quem não tiver a prática de reger um corpo de navios, [fl. 236v] é tão largo que a vastidão o faz confuso e quase imperceptível na ocasião do combate, donde os sinais de vem ser poucos e as ordens raras, o que me não atrevera dizer se a experiência mo não tivera mostrado, porque depois de entrados em ocasião se lembram as ordens gerais e os preceitos da honra e apenas pouco mais, se não há estudo ou tempo para o haver se bem que não lucrará pouco quem a ele tiver lição do que se colhe e que convém que o Regimento dos Sinais seja breve e claro, para na ocasião se praticar.

Nota: Para que se possa vir em conhecimento dos estilos e Leis Militares Portuguesas, é necessário ter noticia das ordenanças militares, que ainda que foram feitas para as fronteiras e não para os navios, como a bordo destes se faz guerra com os instrumentos que naquelas se pratica, especialmente no governo dos subalternos, pois a mesma Infantaria do Exército e Praças é a que guarnece os navios, conservando no mar as mesmas honras que nas fronteiras lhe são permitidas, é necessário estudá-las para as observar e dar a cada um o que lhe toca.

Nota: Nos navios, até aqui, houve sempre para o governo particular especial regimento, que levava o cabo ao que vulgarmente se chamaria Regimento do General por ter ele permissão, por especial honra, de o dar. Presentemente há novas ordenanças, que se mandão [fl. 237] observar as quais dispõem o regímen dos navios, dando o general a ordem da acção a que se vai como também nomeia os officiais que hão-de embarcar e possa dar ordens de baixo do seu sinal.

***Nota:** Para a economia e despesas de mantimentos, consumo do aparelho da nau e da pólvora e mais pertences da artilharia leva o escrivão do navio regimentos pelo que toca a fazenda, dados pelos Armazéns como o Livro das Rações, que é o da receita e despesa do despenseiro, dos sobresselentes e aparelho do navio que é o Livro de Receita e Despesa do Mestre e finalmente o da fábrica de artilharia que é o Livro do Meirinho e também leva a Ementa, que é o livro do assento de toda a guarnição do navio, os quais segue o cabo inviolavelmente, como ordens de el-Rei, de sorte que deve praticar o Regimento das Fronteiras pelo que toca a graduação dos postos, continências militares as Ordenanças do Mar, pelo que respeita à política e penas que se dão sobre nos navios, o Regimento da Acção a que se vai, os da fazenda dados pelos Armazéns e o da Tenência pelo que toca ao aparelho e mantimentos e pólvora, ficando a liberdade ao comandante de dar o Regimento dos Sinais, para os movimentos gerais que devem os navios seguir postos em acção.*

Os sinais sempre devem ser particulares e dados por quem leva a comandância, assim como, porque os saberá melhor praticar que não é razão ignore quem há-de mandar e que quer pôr em prática como porque não convém que sejam vulgares e sempre hirtos [fl. 237v] que os saberá o inimigo e nos encontros não poderá fazer acção que não seja comum e sobre ela fará o que deliberar o inimigo, sem dar lugar a conseguir-se intento, se bem raríssimas acções se podem fazer no mar que o inimigo lhe não penetre a ideia por que como se fazem públicas, pelos movimentos dos navios, se dá no que se manda fazer.

Ao general toca, em estando embarcado, o dar o Santo para que no porto vindo, depois de se ter tocado a retreta, alguma embarcação a bordo se lhe possa perguntar e para se saber se é da Armada ou não; semelhantemente é em viagem para no caso de se desgarrar algum navio e de noite se incorporar outra vez, saber se é da conserva ou também se se introduzir algum demais ou se desconhece, para se conhecer se é amigo ou estranho, para se praticar com ele o que se costuma, como em seu lugar se dirá.

Capítulo VI - Do estilo de dar o santo

Todas as noites depois das ave-marias dá o general o Santo-e-senha, a que os estrangeiros chamam nome, ao capitão-de-mar-e-guerra, este o dá ao capitão-tenente que está de guarda, a que vulgarmente se chama de quarto, este o dá ao ajudante que o distribui aos sargentos-de-mar-e-guerra, os quais a dão em roda aos sargentos de infantaria e aos sargentos de artilharia ou sotas condestáveis, para estes o levarem aos seus oficiais semelhantemente.

Quando com os generais embarcam coronéis com os seus regimentos, passa o capitão-tenente [fl. 238] as ordens e o Santo ao ajudante da infantaria, que o leva ao seu sargento-mor ou mandante, para este o dar ao seu coronel, de sorte que se distribuem as ordens para a infantaria pelo seu ajudante, no caso de embarcar o regimento com o coronel e o mesmo ajudante as distribui aos sargentos de infantaria.

***Nota:** É necessário advertir que na marinha também há ajudante e que quando o da infantaria concorre com este a tomar as ordens as recebe para o seu corpo e que o ajudante do mar as distribui aos sargentos-de-mar-e-guerra o qual as passa aos sotas condestáveis ou sargentos de artilharia e as leva ao capitão-tenente, que não tem o quarto, para este as passar ao capitão-de-mar-e-guerra que não tiver a guarda, mas ainda que ambos concorram a tomar as ordens sempre o ajudante da Armada prefere no lugar de as receber, porque ocupa o lado direito de quem as dá que vem a ser o capitão-tenente.*

Quando há somente na guarnição ajudante de infantaria, que é o que comumente se pratica, recebe ele as ordens para o seu corpo e o sargento-de-mar-e-guerra para artilharia, levando-as ao capitão-tenente que não tem a guarda.

Nota: Suposto se tenha visto praticar o contrario do que temos dito não é o mais seguido nem regular segundo a graduação dos postos, porque se não devem suprimir das ordens os oficiais que mandam em geral e muito menos privilegiar aqueles que na subordinação são sujeitos, porque implica não receber a ordem a quem deva obedecer [fl. 238v] além de ser impróprio de que o subordinado fique com mais regalia do que quem o subordina, sendo máxima militar que a ordem deve descer do general seguindo a graduação dos postos, como a obediência se regula pelo carácter dos empregos de cada um.

Nota: Os empregos de igual carácter no mar preferem sempre os da marinha, com a razão de estarem nas suas casas e não ser justo que outro igual externo os vá governar, o que se pratica em todas as praças preferindo em patentes iguais o que exercita com mais propriedade, isto é o capitão de infantaria com o da cavalaria na praça governará aquela e na campanha governa este e a este exemplo e mais, como também entre os da mesma graduação e exercício governa sempre o mais antigo, como também é o que tem a propriedade e corpo.

[Nota à margem] *Novas Ordenanças D. Francisco Manoel Política e Militar e Novas Ordenanças*

O Santo e as ordens seguem a da subordinação entre os oficiais dando estes aos seus segundos e estes aos que se lhe seguem, sem ser necessário que se distribuam a diferentes corpos porque ainda que a guarnição de qualquer navio conste de vários corpos, respeitando a ordem que os subordina, é só uma cabeça que os rege pelo que uma só voz é que os há-de mandar regulada pela graduação dos postos que regem este corpo, dividido em membros e diferentes hierarquias.

Nos navios dos generais, que têm de ordinário [fl. 239] dois capitães-de-mar-e-guerra, alternam ambos no receber as ordens e da mesma sorte os mais oficiais de igual carácter.

A ordem de distribuir o Santo é semelhante assim no porto como no mar, mas a eleição dos Santos tem diferença porque no mar, em Corpo de Esquadra ou Frota são os Santos diários, certos e imutáveis para toda a viagem. No porto ou nas naus, particularmente cada uma a seu bordo, o general e comandantes dão os Santos arbitrários segundo a vontade de cada um se não há rondas, porque se as há não pode haver mais do que um.

No porto quando há rondas fora que devem trazer, tanto para se avisarem e rondarem os navios, aquele que a faz tem o Santo que dá o general, como também todos os mais de toda a Armada.

As rondas ou se fazem rolando este trabalho por todos os navios ou as fazem só os cabos generais, em razão de evitar a confusão, se a Armada é grande.

Todos os dias, no porto, são obrigados os navios de guerra mandarem os seus escaleres com os capitães-tenentes a bordo do general e receberem as ordens que ele determinar.

[fl. 239v] As ordens gerais e públicas que se fazem por sinais, deve haver todo o cuidado de as executar pronta e exactamente para que haja uniforme no movimento em que concorrer toda a Armada o que se entende no porto como no mar.

No porto é política os mais dos dias visitar de manhã ou de tarde o general, no que deve haver toda a civilidade e atenção, pois é licito visitar ao cortejo a quem me pode chamar por obrigação, sendo alheio da boa razão deixar de lisonjear a quem tem o jus de me governar.

Nota: Entre os estrangeiros como em França e mais nações do norte na marinha só rolam e são subordinados os oficiais pelos do mesmo emprego e exercício, regulando-se pela graduação e carácter de cada um, de sorte que qualquer capitão-de-mar-e-guerra governa o seu navio como governador próprio daquela praça e em sendo cabo de qualquer esquadra tem honras de general mandando em chefe, sem que em acto algum o subordine o oficial de infantaria.

Entre nós os coronéis preferem e governam aos capitães-de-mar-e-guerra como seus imediatos e ainda que haja exemplo que já capitão- [fl. 240] de-mar-e-guerra, nosso, o governasse sargento-mor foi antigamente e a principio e em tempo que os capitães-de-mar-e-guerra não tinham vinculado o seu carácter por haverem sido feitos de capitães de infantaria, como hoje se prova, governando estes aos sargentos-mores sem disputa e ainda aos tenentes-coronéis como já vi e do contrário não há exemplo, o que aponto para se conhecer a graduação dos postos e se saber como devem rolar na jurisdição os oficiais de marinha.

O exercício do mar é tão alheio do da terra que ainda os mais versados ignoram, nos repentes, muitas vezes coisas bem trivialíssimas, não podendo nem a cautela previne-lo nem a ordem apontá-lo e só a larga experiência é que pode remediar o incidente que parece não ter saída, o que na verdade, sendo assim, fica justo que governe e que pode saber da arte, pois na ocasião pouco importa o carácter se não há ciência e tem de ser impróprio que governe o que não professa ao professor, o que por modéstia não exprimira se não vise que desta advertência podia redundar bem comum, principalmente estímulo para os que se não aplicam para não incorrerem nas arguências de que ignoram o que querem mandar.

[fl. 240v] **Capítulo VII - Da obrigação do capitão-de-mar-e-guerra**

O capitão primeiro ou mais antigo governa de portalós a dentro o que se entende na nau do general a economia da gente e de navio, como o municia-la com víveres pólvora e bala, mandar aparelhar o navio, guarnecer a artilharia, repartir postos fazer e assinar as despesas, receber as ordens do general, prender nos casos fortuitos do que dá parte ao general, aquartelar a gente e regê-la, fazendo executar a cada um a sua obrigação.

O rumo, isto é o caminho que há-de fazer a armada, dá o general suposto o aponte o piloto ou práctico como mais versado no curso da nau o que é de ordinário, faz-se sempre segundo o vento que reina e derrota que se pode fazer, para ir pelo mais breve caminho que pede a viagem. Este rumo, porém, sempre é com consentimento do superior o que o capitão-de-mar-e-guerra examina os que governam a via o fazem assim e com efeito assiste por algum tempo no quarto do piloto, para a seu exemplo os mais o imitem, vigiando na sua guarda, como são obrigados, cada um de per si.

Ao capitão-de-mar-e-guerra toca examinar dos seus subalternos com toda a prudência e [fl. 241] modéstia, o estado do seu navio e compasso em que se anda melhor, ouvindo os mais espertos para seguir o mais provado na experiência e razão, deve examinar se nas guardas faz cada um a sua obrigação sem permitir que se faça o contrário por extinguir a preguiça e a omissão da gente, que começando-se a atolar na mandriice faz-se inútil e inábil para as ocasiões assim marítimas como de guerra, o que se te vence fazendo-se lhe frequentemente exercício, assim com a artilharia com toda a sua guarnição, como às armas para a encorajar e inclinar ao seu mancio, que o não estranhem em qualquer acto de o por em praxe, resultando daqui a destreza para o exercício e emprego para a ociosidade.

Porém como todo o trabalho, por leve que, seja enfada e molesta principalmente aos ignaros que só amam o descanso, ainda que o hajam de ter com infâmia, é necessário moderar-lhes este trabalho, metendo-os nele nas horas que os não incomode muito racionalmente.

Ao capitão-de-mar-e-guerra toca mandar fazer água salgada, em lugar da que se for consumindo para que o navio ande na sua conta e compasso, em que a experiencia mostrou andava a princípio melhor e a este respeito compassará o navio com a carga, ou mais à popa ou à proa se bem que a regra geral [fl. 241v] é a carga por igual, porém o maior peso no centro do navio para que nos extremos fique que mais leviano para os movimentos.

Ao capitão-de-mar-e-guerra pertence examinar o mantimento que tem para assim o regular ou se demorar na viagem, no que é necessário grande providência e economia para que não cheguem a alguma necessidade, experimentar sede ou fome, que no mar é intolerável, do que poderá resultar a maior ruína.

Ao capitão-de-mar-e-guerra toca mandar o seu capitão-tenente ver fazer os mantimentos para que sejam bons e venham os necessários, como já dissemos na economia e juntamente ele o deve fazer, também, como hoje se manda praticar.

O capitão-de-mar-e-guerra em razão da sua autoridade não deve fazer quarto, comandando, só bastará que em algumas noites saia fora e saiba como vai a nau, o mesmo praticará de dia, frequentando mais a sua câmara do que a tolda, porque sempre a demasiada conversação faz menosprezo, excepto nas ocasiões de combate ou com o inimigo ou com o tempo, porque então deve ser mais solícito, com moderação, sem que se entenda que é coisa que lhe dá cuidado, o que na cara se desmente ou se justifica; os estrangeiros raras vezes saem fora.

[fl. 242] O capitão-de-mar-e-guerra mais moderno como oficial de igual carácter alterna em parte no domínio com o seu companheiro, porém com distinção não concorrendo simultaneamente no seu quarto, pois como mais antigo prefere no governo que tem, sempre com singularidade na economia do navio, de maneira que só manda nas execuções das ordens gerais e naquelas que especialmente lhe comete o general para que ele distribua, como no seu quarto da guarda governa na mareação, nas licenças domésticas e mete em prisão quaisquer culpados dando parte ao general.

Nota: Entre nós assim como qualquer dos capitães-de-mar-e-guerra toma o Santo e as ordens ao general, assim lhe dá as partes em razão de correr todo o governo-geral entre o general e capitães-de-mar-e-guerra, ainda que não fora menos decente passarem os capitães-de-mar-e-guerra as ordens e darem as partes os capitães-tenentes, pois vemos nos exércitos o imediato ao general tomar-lhes as ordens e os ajudantes de casos darem as partes comuns, o que parece pró-

prio no exercício de capitão-tenente, porque se este tem carácter para cortejar a qualquer general que se encontre no mar, caindo em concurso da acção militar lhe toma e leva as ordens que hão os generais seguir, o que é comum entre todas as nações e o mesmo se tem praticado comigo entre generais de maior [fl. 242v] graduação, recebendo ordens, expedindo-as e levando-as aos generais para as seguirem, como é logo impróprio que os capitães-tenentes não dêem as partes comuns aos generais, além de que tendo estes postos toda a honra militar pois a têm de capitães, que para ajudante de casos não é necessário maior graduação.

Nota: Força-se mais esta política na propriedade do posto de capitão-de-mar-e-guerra, por serem postos superiores e não subordinados em geral, ainda que o sejam por acidente, governam em capite e despoticamente como qualquer brigadeiro ou coronel que governa o seu corpo absolutamente, recebendo as ordens indirecta para poder governar como super e suposto o capitão-de-mar-e-guerra, entre nós não tenha a graduação de coronel, excede-o no governo e jurisdição, pois governa um navio com as honras de governador de praça, quando um coronel rege um só corpo de gente e não é alheio da razão militar que quem tem maior domínio possa ter igual regalia, quando não maior.

Não ignoramos que ainda que seja regalia elevada o receber ordens e executá-las, como acontece com o coronel no seu regimento ou brigadeiro na sua brigada ou capitão na própria companhia, o que é em razão de serem cabeças de corpos particulares, a que devem assistir e animar, como por exemplo na campanha para prontamente [fl. 243] os moverem e entrarem em acção, para que é necessário que a principal cabeça se não desuna, bastando para operar o receber as ordens por outrem. Também sabemos que não tem menos honra receber as ordens o imediato do superior, pois o tenente-general, entre os estrangeiros como entre nós, as recebe do general e as passa, ficando o segundo oficial general servido de oficial de ordens ao primeiro, pois é preciso que o governo do general se distribua por graus para se regular o exercício da graduação de cada um e que não desfaz esta preeminência a vulgaridade de se entender que o ser oficial de ordens é ter menos honra militar, pois sempre o subordinado, concorrendo com o superior, lhe serve de oficial de ordens, tendo só excepção esta prática quando os oficiais mandam, em chefe, corpos separados [fl. 243v] de diferentes dos da terra na política e jurisdição de governo, não encontrando lei alguma positiva podem ter toda a semelhança pois o bom regímen e disciplina não altera o exercício, antes é próprio nas nossas naus o regular-se a disciplina pela dos exércitos excepto, hoje, nos castigos, pois com a mesma infantaria, conservando as suas honras, se guarnecem.

Sem dúvida me arguirão dizendo que o mestre de campo general, no exército, não só toma as ordens do general do general, mas também lhe dá as partes o que muito melhor deve fazer o capitão-de-mar-e-guerra, sendo posto tão inferior. Respondo que o mestre de campo general, toma e dá as partes ao general é quando não tem governo particular, porque se o tem como na cavalaria ou artilharia, recebe ordens e não dá parte como executiva, que sempre é isento deste encargo. O capitão-de-mar-e-guerra é um mero executor da ordem do general, com a incumbência da economia do navio, de que se não deve extrair, além de que lhe falta o tempo para cuidar nessa se o ocupar no dar das partes, que todo é pouco para desempenhar [fl. 244 a 263v em branco][fl. 264] essa obrigação.

Estou ouvindo uma pergunta que se me faz e bem a ser que havendo os capitães-tenentes de dar as partes comuns *brevi gracia*, as domésticas e dos movimentos ordinários dos navios, o que deve saber o general, quem é o que as há-de dar ao capitão-de-mar-e-guerra? Fácil me fica a resposta, pois a duvida trás a solução. Pergunto eu agora, havendo de dar o capitão-de-mar-e-guerra as partes ao general, se este tivesse companheiros e fossem multiplicados os generais quem é o que lhes havia de

dar as partes, sendo certo que em boa razão militar os oficiais de igual carácter devem ter igual regalia.

Mais, quando o general dá a ordem ou manda o capitão-tenente fora do navio, não dá este parte ao capitão-de-mar-e-guerra de que vai e vem e ainda do que vai fazer e quando vem do que fez e juntamente ao general?

Mais, nos corpos como de brigadas e regimentos, onde há oficiais de igual ou quase igual carácter, com governo-geral, na ocasião de mandar como se lhes dão as partes? Nos exércitos, entre oficiais generais, de não dão as partes os oficiais de ordens indiferentemente? Da mesma maneira logo podem praticar os capitães-tenentes dando as partes ao general [fl. 264v] e aos capitães-de-mar-e-guerra, além do que como nos navios dos generais sempre há ajudantes da marinha os quais tomam partes na ausência dos capitães-tenentes, assim podem tomar as partes comuns e dá-las ao capitão-de-mar-e-guerra, sem que isto encontre que os capitães-tenentes o façam para maior expedição das ordens e porque só dois capitães como de ordinário se dão a cada navio, não podem desempenhar exactamente a sua obrigação, na do general espacialmente.

Vejo que me instam que por esta política se fica dando igual regalia ao capitão-de-mar-e-guerra e sendo posto tão desiguais não é justo que as prerrogativas sejam iguais. Respondo que as honras militares, ainda que sejam semelhantes, nem por isso se igualam às jurisdições e menos as preeminências que são distintas com diferença, pois vemos os privilégios militares serem comuns e a jurisdição dos postos muito diferente, o darem-se as partes ao capitão-de-mar-e-guerra em segundo lugar, no que está toda a diferença, como ao general em primeiro, é política forçosa que saiba o que passa e acontece no seu navio e a respeito deste o mais sucede em toda a Armada. Como governador especial daquela praça, que na ausência do general lhe faz as vezes, o que se corrobora na jurisdição e não fica impróprio que em alguma liberdade se equipare com o general.

[fl. 265] Os postos não perdem e menos se lhe abatem as liberdades e franquezas, que logram com primazia, por outros postos diferentes as terem quase semelhantes, porque tanto mais se elevam no superior que maiores são nos subordinados e no nosso caso o dar o capitão-tenente as partes ao capitão-de-mar-e-guerra, esse é o estilo e é a posse que o posto tem e o dá-las ao general, em primeiro lugar como a superior é encargo anexo ao seu posto, que na praxe serve de expedir ordens cuja graduação é a que basta para esse emprego, pois temos que na campanha os que o têm semelhante de ordinário não tem maior carácter e quando muito o tenham não é argumento para o exercício militar do mar, tendo os postos muito diferentes jurisdição.

Nota: Em conclusão respondo a todo o argumento que se me possa fazer neste caso: se o capitão-de-mar-e-guerra está isento de ir fora da nau, com ordem alguma do general, falo do estilo comum, a passar ordens ainda aos generais por ser posto que governa como em chefe em corpo particular, porque se não privilegiará de dar partes comuns? O que só pertence a oficiais avulsos que não governam corpos, estando sempre hábéis e expeditos para o poderem fazer. Como também se o capitão-tenente tem a honra de levar em voz a ordem do general aos mais subalternos e de as passar, em geral, a bordo de toda a Armada e, pelo seu dito, mover-se toda ela como não terá a liberdade particularmente de dar as partes ao general?

[fl. 265v] O capitão-de-mar-e-guerra quando é cabo do seu navio, somente ou também de alguma esquadra governa, despoticamente, em chefe como o próprio general, com a diferença só que assina

despesas, o que não fazem entre nós os cabos de pavilhão, por política e não porque o não possam fazer.

Os generais ainda que possam privar os subalternos dos exercícios dos seus empregos não podem darem-lhe o exercício sem o Rei o mandar, como dispõem as novas ordenanças e menos os podem privar sem crime, porque todo o oficial é aprovado expressa ou tacita tacitamente por el-Rei, cuja aprovação o isenta de que outrem alguém o possa apelar, o que sendo assim menos podem quaisquer outros comandantes, privar os seus subordinados dos seus empregos, o que atendido como lei militar devem-se as ordens distribuir de sorte que cada um opere e exercite o que lhe toque.

Nota 1ª: Alguns comandantes de navio em sendo subordinados sem impedido nomeiam quem lhes parece para o exercício, o que não deve ter prática, segundo as novas ordenanças que em lugar do primeiro mandam que governe o segundo, regulando a graduação dos postos sem excepção alguma, o que de presente vemos praticar na corte por determinação régia.

Nota 2ª: As políticas militares estribam-se em leis e estilos seguidos que têm a mesma força, pelo que se deve estar sem alterar na praxe, o que se pratica, porque fará confusão para quem manda e embaraço para os que hão-de obedecer, mas como os casos, de ordinário, excedem as leis deve o comandante regular-se pelos semelhantes, já sucedidos e determinados, segundo a razão militar, porque toda a sentença confirmada serve de arresto sem que a possam iludir interpretações novas e no caso de as não haver determinará o que se ajustar com a razão, segundo a de se fazer melhor o serviço.

[fl. 266] **Capítulo VIII - Do estilo de dar as ordens e como as deve tomar quem as recebe, como também as partes**

Tanto os generais como os mais oficiais devem dar e receber o Santo e ordens, em pé e descobertos, em razão da reverência devida ao Santo como do respeito devido a el-Rei, porque como nestes actos em sua vós se manda o que ele quer se faça no seu serviço, é justo em boa política, se exercitem com todo o decoro e veneração.

Ao general será lícito, quando as ordens tenham que ponderar o dá-las sentado, mas não o Santo e que as receber estará também sentado, porque a honra é comunicável e em semelhantes actos delega-se a própria para outrem a poder haver.

O Santo sempre se dá ao ouvido para que se não passe senão a quem o deve ter e esse que o recebe deve logo repeti-lo, para que saiba quem o dá que o tem percebido, como por exemplo, o que dá o Santo chega ao ouvido de quem recebe, descobertos ambos eles e diz: St.º António Pádua. O que recebe diz: St.º António Pádua e ultimamente o ratifica quem o dá dizendo, seja connosco.

Semelhantemente o deve dar o oficial subalterno aos seus subordinados, ainda que de diferente graduação, em pé e descoberto, como o ajudante aos sargentos [fl. 266v] quando lhes dá o Santo e ordens, pondo-os em roda, começando pelo lado direito, no primeiro-sargento e este passa ao seguinte, vindo correndo a roda até acabar no ajudante, porém as ordens dá-as, em geral, em voz alta, para que uma e outra coisa as levem aos seus oficiais.

As partes dão-se como as ordens, pondo-se em pé assim quem as dá como quem as recebe, o que se entende entre oficiais domésticos.

Quando vier oficial de patente de outra nau, especialmente se for de general, visitar ou passar alguma ordem da parte do cabo superior, deve-o ouvir o visitado, de cadeira, descobertos e da mesma sorte se for visita da parte de general.

O general em chefe, quando os comandantes subordinados mandarem a seu bordo receber a ordem ou dar parte do que houver sucedido, ouve em pé os oficiais, ainda que sejam de patentes, isto é até capitão-tenente.

Quando os oficiais de igual carácter, se acharem juntos a tempo que receba qualquer deles alguma ordem ou como por exemplo o Santo, ele próprio o dará aos mais companheiros em obséquio da boa da boa correspondência e amizade que deve haver entre eles.

Quando o general o mandam cumprimentar os comandantes ou nos encontros de viagem algum capitão-de-mar-e-guerra, cabo nacional ou estrangeiro, [fl. 267] dá cadeira a quem o visitar, que assim o vi praticar entre vários generais ao Amiral de Inglaterra, tendo entendido que o embaixador sempre deve ter as honras de quem o envia, como diremos adiante e que actos semelhantes são elevados que as maiores personagens os executam, como entre o venezianos, que em políticas querem eles que ninguém os igualem, se houver quem no valor os exceda, o que duvido. Aqueles que estimam a honra de nobre veneziano sobre as do mundo mandava o seu General Supremo, que entre eles faz a pessoa de Príncipe, a seu irmão a semelhantes actos, havendo este já sido general e tendo ocupado o mesmo lugar, se dignava de visitar os generais e levar as ordens, do que se ficará entendendo o respeito que devem ter os que passam as ordens, que quando o não merecessem pelo seu carácter lhe é devido pelo que representam.

Na presença do maior, as partes que o subordinado recebe deve-as levar logo cometer e passar com reverencia ao superior e da mesma sorte as ordens que houver que de dar e licenças que lhe pedirem, não dirimirá nada sem permissão e consentimento do mandante, para o que lhe toma vénia com advertência, que toda a jurisdição particular espira na presença do maior, em acto, ainda que não em potencia.

[fl. 267v] **Capítulo IX - Da obrigação do capitão-tenente**

O capitão-tenente, com a honra de suceder ao capitão-de-mar-e-guerra e, em seu lugar, ter o mesmo governo e igual jurisdição, serve de fiscal no governo económico do navio representando a voz do seu maior, no que este determina, manda o que entende genericamente sem se lhe poder disputar a jurisdição, do que só dá conta ao seu superior.

Ao capitão-tenente toca o fazer executar todas as operações que se fizerem de portalós para dentro e justamente os deve assistir, para que a sua presença as faça exactas, explicando o descuidado e corrigindo o serviço, o que mandam as novas ordenanças.

Ao capitão-tenente pertence-lhe dar-se-lhe parte de tudo, inclusive o que suceder na nau e da mesma sorte do que acontece fora, com a armada e encontros de navios, como também do que sair e entrar para bordo do que dará, porém, parte o capitão-tenente ao seu maior.

Nos portos, de toda a embarcação que vier para bordo, se dará parte ao capitão-tenente e juntamente de quem vier nela, semelhantemente para toda a que quiser largar. Para o fazer se pedirá licença ao capitão-tenente e, este de uma e outra coisa, dará parte ao seu maior, o que sempre se praticou e mandam as novas ordenanças.

[fl. 268] O capitão-tenente é obrigado dar parte ao seu maior de todas as partes de fora acontecimentos assim domésticos como do movimento do navio ou armada de sorte que deve inquirir e examinar tudo pelo que toca ao serviço para dar parte ao seu superior sem que possa omitir alguma coisa em razão da novidade, ainda que possa arbitrar como meter em prisão a qualquer que cometa crime ou desobediência, carregar os preguiçosos, fazer trabalhar a gente em geral, chamá-la para as manobras e acudir ao incidente berrando-lhe o remédio, mas, de tudo o que for novidade deve dar parte, porque não é justo nem convém ao bom serviço, que o mandante no seu navio não seja sabedor do que nele acontece.

[Nota à margem] *Pelo que toca às prisões as instruções novas, dispõem o contrário*

Nota: *Nos navios de guerra coisa alguma se move ou se executa por versada que seja ou se haja de fazer, por ser precisa, sem que primeiro se haja licença do capitão-tenente que está de quarto fazendo a sua guarda.*

Para se tocar a alvorada, acender fogões, abrir as escotilhas, dar ração à gente, acender luzes, fazer limpeza, mandar água para os tinelos, ainda que sejam coisas indispensáveis, não se fazem sem permissão do capitão-tenente. A mesma se pede para os presos terem alguma comodidade, dá-se-lhe parte da ração que se dá à gente das pipas de vinho, barris de azeite que se abrem do que a nau dá ao seu maior, porque do mantimento toca ao sargento-de-mar-e-guerra [fl. 268v] e escrivão, dar conta todos os dias ao capitão-de-mar-e-guerra.

Nota: *Ao capitão-tenente, toca em França, o ver dar a ração à gente o que entre nós só faz o sargento-de-mar-e-guerra, excepto quando há queixosos que é necessário vir vê-la distribuir e pesar à boca da escotilha e algumas vezes dá-la no tinelo, como também fazer estiva às barricadas ou vistoriar ao mantimento se se acha diminuído ou corrupto ao que vai o capitão-tenente, o que a mim sempre me tem sucedido várias vezes com o sucesso de deixar a gente satisfeita, as Ordenanças Novas mandam assistir o tenente à ração.*

Ao capitão-tenente toca o governo da artilharia, tanto na ocasião como em viagem, pelo que a deve visitar a miúdo, mandando fazer todos os dias pelos seus oficiais ou por quem entender, que o fará com exacção para poder entrar em acção estando para isso sempre pronta, com a palamenta necessária, com os ouvidos e tapas ensebadas, como em seu lugar se dirá, vendo-se-lhe a carga de quando em quando, advertindo que o que cuida em tirar pela espada deve examinar com antecedência se está cortante.

Ao capitão-tenente pertence o governo do paiol da pólvora, mandá-lo abrir, fechar e saber se descaminha a pólvora e o que entra para ele, pois é só para aquela e para a fábrica da artilharia e não

convém, de nenhuma sorte, que se meta lá outra coisa como ferro ou que o tenha como arcas ou baús, porque além do risco de incêndio, [fl. 269] que pode acontecer, empachará o paiol no que deve haver toda a vigilância. Hoje as novas ordenanças mandam que ninguém vá ao paiol da pólvora sem ser acompanhado do condestável.

Ao capitão-tenente toca o ver encartuchar a conta da pólvora que dão aos cartuchos, o número que se deve dar de cartuchos a cada peça e assim também pertence o rever esse cartuchame, se está húmido para se reformar, porém há-de haver primeiro permissão do maior.

Ao capitão-tenente toca o mandar limpar as armas, fazer limpeza ao navio, hoje se comete esta aos subalternos da infantaria, pertence-lhe o municiar esta, polvorinhos da artilharia examinar se conservam os cartuchos, os soldados e os artilheiros os seus polvorinhos, diamantes e tacos, toca-lhe também mandar fazer tranças, enxofrá-las, prepara tinas e prevenir com cuidado tudo o necessário para as operações do navio.

Ao capitão-tenente toca saber se a nau leva areia para as cobertas, na ocasião e fora dela, para a sua limpeza se na tina das cordas há tranças acesas, se se dá à bomba às horas que deve ser como em todos os quartos, se vem gente aos ofícios Divinos, se jogam jogo de parar, se se tratam bem os doentes, se lhes assistem com caridade e se a gente se conserva em paz e finalmente se se descaminha a fazenda de el-Rei e se lhe faz o seu serviço.

[fl. 269v] Ao capitão-tenente pertence fazer exercício a gente que guarnece a artilharia, para que saiba na ocasião o que há-de fazer, este é o estilo comum. Da mesma sorte lhe toca o fazer exercício a gente do mar e artilheiros ensinando-lhe os rumos da agulha e os ventos que se denominam como os rumos.

Nota: Não posso deixar de articular aqui uma queixa que tenho contra os meus camaradas. Porque razão se fazem o exercício a infantaria, artilharia e marinheiros no manejo da artilharia e a mesma infantaria no fogo, que são as operações mais importantes e se também mandam tirara ao alvo, tocar a alvorada e recolher, montar guardas, o que no exercício militar é acção mais solene que os soldados praticam, como é nas manobras e em toda a operação doméstica, como logo mandando o mais nos exercícios das armas de infantaria, que é o menos, não mandam os soldados lhe fazem esse exercício o que não pode ser injúria aos seus oficiais, porque ou seja os oficiais-de-mar-e-guerra os subordinam, ou não? Se os subordinam como na verdade, pois os governam, como ou porque não hão-de fazer esse exercício, se para limparem as armas e para todo o movimento, tanto em corpo como dividido, se ao abala sem ordem do capitão-tenente, se aguarda, se retira e observa as suas ordens, como lhe não faz o exercício as armas? Se o capitão-de-mar-e-guerra pode fazer esse exercício, como o não faz quem lhe sucede no lugar e faz as suas vezes? Tenho por abuso, pois nem lei militar [fl. 270] manda o contrário, nem há razão para que militarmente não mande o maior, o que pode mandar o seu súbdito.

Se qualquer oficial de diferente corpo, concorrendo em acção como em qualquer desta comanda, só por antiguidade sendo de igual carácter, manda e governa arbitrariamente esse corpo destacado, a que se agrega, ainda que seja coronel, porque razão não há-de mandar o oficial da marinha os movimentos dos seus subordinados, se é oficial próprio e incorporado nessa guarnição, mandando em tudo o mais? E em especial na ocasião de defender o navio a quem, como o maior, devem obedecer os seus subordinados. Não lhe sei dar saída, salvo que é porque não saberá dizer meia-volta à

direita, tem a jurisdição e ciência de dizer nos exercícios de artilharia: caçar as amuradas, a meia-nau ou bombordo ou a estibordo, quando assim se fazem os mesmos lados.

Eu, até aqui, sempre fiz esse tal exercício da armada, mas por me persuadir me incumbia dizer como havia de carregar as armas [a] quem na ocasião para as disparar devia seguir a minha ordem e juntamente por não encontrar, até aqui, razão para que em concorrendo oficiais em que se baja de mandar fazer alguma operação, o não possa fazer o superior independente do subordinado, que aliás será perverter-se a ordem de inteira obediência, sendo a jurisdição limitar ao que só pode ser praticável nas liberdades e regalias.

Dir-me-ão que se eu tendo feito esse exercício [fl. 270v] foi por ter sido oficial de infantaria além de que o Regimento do Mar sempre mandou que os soldados sejam mandados pelos seus oficiais, ao que respondo que eu falo da jurisdição militar e não da capacidade em que todos me excedem. Pelo que toca ao Regimento é necessário sabê-lo interpretar, fala pois o regimento no manobrar o navio e diz que os soldados venham ajudar nas fainas e que laborem os cabos e fossem mandados pelos seus oficiais, isto é para que eles assistam e lhes façam executar o que nesse acto se mandar para que não duvidem os soldados de o fazer, com o pretexto de que os manda o mestre ou outros oficiais marinheiros, buscando o caminho de evitar alguma desobediência, pelo que se deixe de fazer o serviço ainda que em Holanda, nos actos da marinha prefere o mínimo oficial marinheiro a qualquer da infantaria, não na autoridade mas na jurisdição. É o comandante se deve entender o regimento a respeito das fainas e não que mandem os oficiais-de-mar-e-guerra, pois são oficiais maiores do navio e que mandam tanto em geral como em particular, indiferentemente, como dizem as suas patentes.

[Nota à margem] Ainda que o Regimento, hoje, não limita a jurisdição dos capitães-tenentes nesta parte e menos se verá tal no de França.

Nota: *Nos casos em que não houver nem lei positiva, nem estilo nacional, podemos licitamente imitar os estrangeiros, segundo a boa razão militar o que assim tem mandado el-Rei muitas vezes, pois as coisa que hão-de ter execução hão-de se deliberar por alguma ideia.*

Ao capitão-tenente toca fazer exercício [fl. 271] aos cartuchos, no que deve haver bom cuidado e repetição, para que na ocasião não haja embaraço e se dêem a expedição que convém.

Ao capitão-tenente toca dar licença para se tocar à guarda, tendo-a pedido ao seu maior, deve assistir ao meter da guarda, às execuções de justiça, passar todas as ordens em geral.

Ao capitão-tenente mais antigo, na ocasião de dar por davante, vai à proa mandar fazer o ala e larga, amurar, bracear e caçar até o necessário e então ordena ao contramestre que mande abitar os cabos, que sem isso não o faz.

O segundo capitão-tenente tem a mesma jurisdição na ausência do mais antigo, concorrendo com este ao dar por davante, toca-lhe o convés para mandar amurar a vela grande e caçar as escotas desta e traquete.

Ao capitão-tenente toca fazer o seu quarto de guarda viando com o primeiro piloto, porque o segundo pertence-lhe e o do mestre, para mandar a manobrar o navio segundo o que for necessário

a ele a ele pertence dizer, o que há-de fazer ouvindo sempre o piloto principalmente no que toca ao rumo, o que encomenda inteiramente o regimento.

De tudo o que passar no seu quarto de vigia dá parte ao seu maior, dizendo que rumo seguiu o navio, com que pano velejou e que vento fez, tendo particular cuidado [fl. 271v] de que todos os mais que fazem a guarda a façam inteiramente, poupando a gente em toda a ocasião que se lhe possa evitar o discómodo, como recolhendo da chuva e frio, nas noites tempestuosas em que o tempo o permita, porque as nossas guardas são rigorosas para a gente em razão das dos estrangeiros que as fazem no convés, debaixo da coberta e nós em cima dos castelos e tolda.

Ao capitão-tenente toca o repartir os postos e guarnecer a artilharia, com aprovação do seu maior e ter cuidado de que vá a gente repetidas vezes a eles, para no repente não ignorar o que lhe toca e assim também fará exercícios, frequentemente, para ser a gente destra.

Ao capitão-tenente pertence aquartelar a gente, assinando a cada um o seu quartel e alojamento segundo o seu emprego e graduação, do que dá parte ao seu maior para o haver assim por bem.

Ao capitão-tenente toca o safar o navio, pô-lo claro e expedito para pelejar, examinado se está a artilharia guarnecida e a esse respeito, o mais finalmente ao cuidado do capitão-tenente, está todo o governo do navio como pelo fiscal do serviço de el-Rei e comodidade da guarnição substituindo geralmente a pessoa do seu maior, enquanto este descansa, administrando a sua justiça e executando as suas ordens, de maneira que capitão-[fl. 272] de-mar-e-guerra que não tiver bons capitães-tenentes não poderá servir bem el-Rei e menos desempenhar a sua obrigação, pois segundo os capitães-tenentes assim se faz o serviço do navio, como em qualquer regimento conforme o sargento-mor assim servem os soldados.

Tanto ao capitão-tenente como ao capitão-de-mar-e-guerra convém que reciprocamente se paguem um ao outro na amizade e atenção, um por respeitar o seu maior a quem é lícito render todo o cortejo, o outro por reverenciar o seu imediato que lhe que lhe representa a pessoa e faz as suas vezes, o que conciliará entre os subordinados geral respeito porque segundo o escrúpulo dos superiores, assim se regulam os súbditos, para que possa fazer-se bem o serviço que há-de ser o alvo de toda a diligência, esperando assim conseguir o acerto deste, a glória que sempre resulta, ultimamente, as instruções novas, lhe assinam com várias obrigações a de fazer jornal do que dará conta, como fazer rondas no seu quarto o que não é novo.

Capítulo X - Da obrigação do capitão-tenente mais moderno

Os postos de semelhante carácter sempre no exercício são iguais e se diferenciam em fazer o mais antigo as primeiras vezes e o mais moderno as posteriores, na ocasião de concorrerem no governo [fl. 272v] tendo o primeiro lugar o mais antigo, a quem fica o mais moderno subordinado.

Aos capitães-tenentes igualmente compete o governo económico da nau administrando-o cada um no seu quarto da guarda, nas fainas grandes a ambos pertence assisti-las, como executá-las nas manobras, cada um no seu quarto a que se oferece em indo ou estando o capitão-tenente primeiro na coberta lavada, assistindo à manobra, toca ao segundo ir assistir no convés.

Quando a nau se faz à vela toca ao capitão-tenente mais moderno assistir ao cabrestante de baixo e levar a amarração primeiro, indiferentemente, assistir a tudo e à mareação do navio.

Ao capitão-tenente mais moderno toca-lhe fazer o quarto com o mestre, como já se disse, fazendo a primeira guarda o primeiro capitão-tenente com o piloto, tendo essa primazia como principais no governo.

Ao capitão-tenente mais moderna toca ir a bordo dos navio que se encontram, como também ir a terra dar parte da chegada do navio ou armada e levar os avisos, por carta fechada, aos generais como trazer as ordens, o capitão-tenente primeiro também tem esse encargo mas com diferença segundo a ocasião o pede, como de generais quando se encontram o cumprimentá-los ou na ocasião [fl. 273] de concorrerem em armada o ir tomar e levar ordens ou levá-las, assim de palavra como de papel.

Nota: Levar as ordens de papel não tem dissemelhança do dá-las de palavra, porque a razão do ir por papel por que sendo muitas não podem passar de palavra que para a confiança tanto se há-de mister para o papel como para a palavra, mas não devem mandar cartas particulares ou de cortejo por um oficial de carácter, que é impróprio, que o faça menino de recados, pois vemos nas políticas do paço que a carta de maior consequência e, ainda sendo de el-Rei, se manda por qualquer soldado da guarda, para a carta não necessita que tenha autoridade, quem a leva basta que a entregue com segurança, para o que não é necessário mais do que o correio seja certo.

As embarcações que se encontrarem que pareçam ser necessário visitarem-se, não tanto por julgarem inimigas mas por satisfazer o povo, porque não há quem lhe apague a boca, quando importante a reputação de quem governa buscar o caminho de lhe evitar a murmuração, que ainda que injustamente, tira e dá crédito, como diz certo general, nosso, com agudeza. È preciso, pois, que se vão visitar com efeito e sendo embarcação sem força e de dia, não é necessário nem é decente que vá [a] esta diligência um capitão-tenente porque basta que vá o sargento-de-mar-e-guerra ou somente o patrão do escaler.

Também é necessariamente que o mandar a bordo dos navios [fl. 273v] seja com moderação e prudência, porque logo se vê se o navio ou embarcação pode causar surpresa e que por alguma razão mereça que venha a bordo ou se vá visitar, pois pode muito bem suceder ser algum barco de vela redonda ou coisa semelhante e será ridicularia mandar-lhe a bordo o escaler, como já vi com um capitão-tenente, que contada a companhia faria um número de seis pessoas e não eram todos homens, sendo o navio de guerra desta exacta acção de sessenta e seis peças, com quatrocentos homens bem equipados.

As acções públicas devem ser muito medidas segundo o tempo e ocasião, porque em muitos se pratica nem em todas têm praxe, porque em faltando-se a boa razão e prudência desacredita-se o entendimento e vitupera-se o valor próprio, cuja reputação de um e outro se conserva nas acções.

[fl. 274] **Capítulo XI - Da obrigação do ajudante da armada**

O ajudante da armada é um oficial de ordens como qualquer outro ajudante de infantaria ou cavalaria, serve de expedir as ordens que recebe do capitão-tenente distribuindo-as ao sargento-de-mar-e-guerra ou aos de infantaria, toma as partes comuns e dá-as ao capitão-tenente que está de guarda.

Nas ausências do capitão-tenente supre a sua obrigação, leva ordens aos navios, principalmente por escrito, a bordo do general e assiste-lhe a porta da câmara, para chamar quem o general ordena, porém não dá licença alguma dos particulares dos portalós a dentro.

Tem obrigação de ir assistir ao dar da ração das caldeiras e de ir à escotilha ver o peso, porém quando o mandam faz as prisões dos subalternos e passa as ordens dos mais e das suas execuções dá parte.

Na ocasião de levar a amarra assiste ao cabrestante debaixo e nas fainas ao de cima, para amurar a vela e da mesma sorte a escota grande.

Capítulo XII - Da obrigação do sargento-de-mar-e-guerra

O sargento-de-mar-e-guerra serve de ajudante [fl. 274v] menos que não toma partes, distribui as ordens aos mais sargentos, faz as prisões da gente, é executor dos bandos, governa a escotilha mandando dar a ração de peso e medida em voz do capitão-de-mar-e-guerra ao que obedece escrivão e despenseiro, governa arbitrariamente água e lenha, sal e vinagre, faz todas as repartições do comestível, administrando-as, dá de comer no tinelo, é fiel do capitão-de-mar-e-guerra e seu fiscal do socorro e cómodo das gentes pelo que respeita aos viveres.

È executor da justiça e castigo que se faz a bordo, não castigando mas metendo em prisão por ordem especial, para isso faz punir os que se mandam castigar; entre nós como não temos preboste, como os estrangeiros, que serve de castigar, manda-se pelo tambor e grumetes punir os condenados servindo uns aos outros de verdugos o que rara vez sucede porque os castigos dos navios portugueses mais vem a topar em prisões do que qualquer outra coisa, como em seu lugar se dirá, pelo que o sargento-de-mar-e-guerra tem a chave da goliha.

O sargento-de-mar-e-guerra como passa ordens também as leva de palavra e papel a bordo dos navios, de tudo o que faz dá parte aos capitães-tenentes ainda que seja o mesmo que lhe dá a ordem, porque como dos capitães-tenentes sempre está um de guarda e essa guarda é geral pois a faz em todo [fl. 275] o navio, toca-lhe saber todo o movimento que se fizer para dele dar parte ao seu maior, como também porque não pode o subalterno orientar acção ainda que ali onde traga ordem do superior, na presença daquele a quem é subordinado, sem que esse lha permita, também lha não pode encontrar excepto havendo justificado inconveniente contra o serviço, como por incidente sucede se e racionalmente o maior o não pudesse prever, mandando o que encontra a boa razão militar, mas estes casos são raríssimos e de pouca prática, que aliás todas as horas haverá desobediências o que se evitará em mandar quem governe o que for justo e praticável e obedecendo como devem os subordinados, própria e exactamente.

Nota: Neste propósito referirei o que vi no Alentejo no fim da campanha de sete de Maio, estando em Portalegre o Mestre de Campo General D. João Diogo Ataíde, com um corpo de tropas que haviam destacado do exército, que fazia cara ao inimigo em Juromenha, depois do choque do Campo de Godinha, qual tinha ido surpreender Brassas a que fizemos contribuir com um certo donativo em dinheiro para refresco da gente, por se lhe perdoar o saque; retirou-se o nosso exército e o do inimigo e ao repartir as tropas, os quartéis, coube ao corpo dos ingleses que àquele tempo constava [fl. 275v] de quatro regimentos, o de Portalegre, para onde marcharam a toda a diligência, que não deu lugar a pressa de se lhe serem feitos os boletos antes que eles se achassem entrando na cidade, o que ficava servindo de confusão às mais tropas que se achavam aí de quartel, para [o] evitar o que mandou ordem o Mestre de Campo General às portas se intimasse o Comandante inglês que era um coronel, suspendesse a marcha fazendo alto fora da praça até segunda ordem, porém que entrassem os oficiais, ao que respondeu o cabo inglês que não suspendia a marcha porque vinha ocupar o seu quartel, que lhe havia assinado o General Supremo e com efeito entrou e formou na Praça, do que se deu incontinentemente parte que haviam entrado os ingleses debaixo de boa paz e união militar, não querendo obedecer o que obrigou ao Mestre de Campo General mandar logo repreendê-los na praça, publicamente, na testa do corpo formado e que retrocedessem a marcha e fizessem alto, formando fora da praça, até se lhes assinar os boletos e se lhes expedir o quartel, o que com efeito fizeram e não entraram senão depois de se lhes dar essa liberdade, o que trouxe à memória por ser caso semelhante ao que acima dissemos, que devem os subordinados pedir licença aos seus maiores para executarem o que tiverem recebido, ainda que seja do superior em geral.

O sargento-de-mar-e-guerra, todos os dias dá parte [fl. 276] ao capitão-de-mar-e-guerra da ração que deu à gente, do estado do mantimento, do que se achou nas barricadas, a respeito do que dizem por cabeça e assim toma a ordem do que há-de despender para o outro dia, porque a ração não se dá senão seguindo o que dispõe o capitão-de-mar-e-guerra que ele é o que absolutamente governa, seguindo as ordens do Regimento da Fazenda. Nas fainas assiste ao cabrestante e escota grande.

O sargento-de-mar-e-guerra, ao jantar e à noite, a saber as onze, pede licença ao capitão-de-mar-e-guerra para dar a ração ao sol-posto, repete a mesma diligência de haver a licença do capitão do que dá parte ao capitão-tenente que está de guarda, quando o comandante o quer assim, porque basta que a peça ao capitão-tenente.

Nota: Ainda que o dar o capitão-de-mar-e-guerra a ordem da ração assim na qualidade dela como na sua distribuição esteja entre nós em prática, comigo vi já versar o contrário, ordenando-me o capitão-de-mar-e-guerra, o que me parecia mais decente para a autoridade do cabo da nau e seguir melhor a ordem da subordinação de mandar o maior ao menor em seu lugar, o que aponto suposta a exação e inteireza que nos oficiais deve haver.

O sargento-de-mar-e-guerra é o que municia [fl. 276v] a gente de pólvora e bala, pedreiras por ordem do capitão-tenente, é o que dá conta das armas avulsas da nau e o que tem cuidado de as recadar e receber em nome do capitão-de-mar-e-guerra, do almoxarife das armas por uma portaria a qual se resgata entregando as mesmas armas, a bordo tem cuidado delas advertindo ao serralheiro a faça.

O sargento-de-mar-e-guerra pede licença ao capitão-tenente para se tocar à guarda e se montar, como também à noite toma o Santo e ordens ao ajudante ou ao capitão-tenente e as distribui aos mais sargentos a quem prefere, como também passa a quaisquer outros ordens, de maneira que se o ajudante dá as ordens, recebe-as e passa-as aos outros sargentos como em roda, porém ao lado direito do ajudante que se entende o da armada e logo as leva ao capitão-tenente que não tem o quarto

para ele as dar ao capitão-de-mar-e-guerra que não tem a guarda e se as recebe do capitão-tenente distribui-as aos sargentos de infantaria e leva-as ao capitão-tenente que não tem a guarda, o que também se pratica semelhantemente com o Santo.

Quando o sargento-de-mar-e-guerra está impedido serve em seu lugar o mais antigo de infantaria, o que se entende se é por algum tempo, que sendo por incidente, serve o sargento da guarda.

[fl. 277] Ultimamente o sargento-de-mar-e-guerra sendo nomeado, assiste à ordem do seu capitão-de-mar-e-guerra como todos os mais de que se compõe a guarnição, cuja subordinação dura enquanto o armamento do navio, assim no mar como em terra e só a ele estão sujeitos por ficarem abstraídos do domínio dos seus corpos no tempo de campanha. Em terra os sargentos-de-mar-e-guerra assistem como os ajudante da armada às ordens do general e aqueles, também, às do vedor da fazenda.

Hoje as novas ordenanças mandam as obrigações de cada um com especialidade o que é supérfluo repetir, porém, diremos na matéria de estilo o que tem prática no serviço do mar.

Capítulo XIII - Da obrigação dos padres capelães

A obrigação de qualquer padre capelão dos navios de guerra é igual à do padre capelão mor, esse tem a primazia de embarcar somente com o general e ser de pago em terra com soldo por mês, administram os sacramentos, de vivos e mortos, dizem missa nos dias de preceito e nos mais, se querem, recitam todos os dias a ladainha com várias orações, fazem os sufrágios dos vivos e defuntos, dão os doces aos doentes; são tratados com veneração devida ao seu emprego e carácter, assim na mesa como [fl. 277v] fora dela, dá-se-lhes sempre a melhor acomodação que pode ser em razão do seu ministério e dignidade.

Os padres capelães são subordinados dos oficiais do mar-e-guerra e para exercitarem os ofícios Divinos é sempre com permissão de quem tem o governo, porque como a ordem militar consiste na obediência é preciso que todos os que militam reconheçam superior e cabeça; ao padre capelão mais velho se lhe entrega de caridade a chave dos doces para se repartir aos doentes segundo a ordem do cirurgião, como também se lhe entrega o governo da fábrica do altar e seu guizamento. As novas ordenanças declaram com individuação as obrigações dos padres capelães.

Capítulo XIV - Da obrigação do escrivão da nau

O escrivão da nau é o oficial da fazenda de el-Rei o que deita em receita e despesa, assistindo porém esta o capitão-de-mar-e-guerra, tudo o que leva o navio para seu fornecimento. Faz a despesa e consumo do navio, é o que leva os livros com os Regimentos da Fazenda os quais só dele se fiam, assiste a toda a despesa que se faz na nau de pólvora, cartuchame, enxárcia, velame, amarração e mantimentos, sem a sua presença não se pode despender coisa alguma, pelo que é independente nos termos que faz nos seus livros, porém há-de assiná-los o capitão-de-mar-e-guerra para que conste [fl. 278] que por sua ordem se despendeu o que se gastou.

O escrivão passa mostra a toda a guarnição da nau e com certidão sua são socorridos todos os que embarcam, de sorte que o escrivão não pode mandar dar nada sem ordem do capitão-de-mar-e-guerra, este também não pode mandar despender coisa alguma sem ser sabedor o escrivão, para o lançar em despesa, como fiel da fazenda de el-Rei, pelo que merece todo o respeito e atenção pela sua autoridade e fé, para que vendo-se honrado cuide na exacção e inteireza do seu officio; nas novas ordenanças se pode ver o que omitimos das obrigações do escrivão que não são poucas.

Capítulo XV - Da obrigação dos cirurgiões

O físico mor e o cirurgião mor são a soldados, embarcam com o general, têm tratamento de capitães, servem como os cirurgiões particulares, têm obrigação de curarem os doentes e feridos e de lhes administrar a botica, que governam e de que dão conta, mandam dar baixa e alta aos doentes para serem socorridos de mantimento, dão o doce todos os dias, fazem bilhete para quem há-de comer galinha para o despenseiro a dar com permissão do capitão-tenente ou do capitão-de-mar-e-guerra, [fl. 278^v] se quer ter esse cuidado, passam certidões aos doentes se estão incapazes de continuar o serviço do navio. São obrigados assistir ao pesar dos víveres para examinar se estão corruptos ou se são bons e capazes que se comam. Tem toda a estimação, segundo o para que vão.

Todos os dias dão conta dos doentes e feridos e assim do que sucede a respeito destes ao capitão-de-mar-e-guerra e ao capitão-tenente advertindo o que se deve fazer para melhor trato e assistência dos enfermos.

Os sangradores são subordinados dos cirurgiões, fazem o que eles lhe ordenam principalmente o primeiro cirurgião, porque esse governa a todos os mais e a botica e é o que tem a chave e dá conta dela, sangram, administram remédios sem repugnância, visto haver entre eles subordinação, governando sempre o maior ao seu subalterno.

Capítulo XVI - Da obrigação do primeiro piloto

O primeiro piloto tem primazia nas honras e subordinação entre os mais pilotos que tendo o mesmo emprego lhe ficam subordinados a ele, toca o fazer o primeiro quarto de vigia em saindo do porto, o mandar tocar os quartos, as ampulhetas, dá o rumo à nau e aos companheiros sem que eles o possam alterar, governa a via, [fl. 279] manda o pano, larga e ferra com permissão de quem está de quarto, isto é do capitão-tenente, marcia o navio, finalmente é o official que o encaminha e leva ao porto segundo a arte, vigiando de dia e de noite o curso do navio, a variação da agulha, correntes das águas, ventos que reinam e juntamente acautelando-se por bom discurso e experiência do que lhe poderá fazer dano.

O piloto é o official mais importante a bordo e o que merece o maior respeito, porque seria incivildade não tratar bem a quem me guia e leva ao porto de salvamento, com a vantagem que enquanto eu durmo e descanso vigia e vela ele para me guardar do naufrágio. O trabalho dos pilotos não é nunca remunerado, porque sendo eles os que nos navios mais se fatigam e laboram, assim com o entendimento como com o corpo, sempre são os que menos lucros têm premeio que dá hoje o tempo aos mais se cansam.

Entre os estrangeiros têm todo o governo dos navios, depois de armados, e entre os oficiais marinheiros são os que têm melhor estimação e são mais atendidos como mais necessários.

O piloto vigia sempre, assim em razão da medição do curso da nau, como do que pode suceder crescendo o vento de repente ou saltando a proa, luar o pano e faltarem os mastros [fl. 279v] por evitar o que pode mandar arriar o pano e passando o borbotão do vento içá-lo, como ia antes mareado e se crescer que não passe não vindo a menos, pode mandar ferrar, carregar o pano acima sem dar parte disso senão depois de feito, fora destes casos não pode bulir em pano sem licença do capitão-tenente de guarda, só sim tem sempre a jurisdição de bracear e bolinar mais ou menos, pon-do a feição do pano com o governo do leme que lhe é privativo, com a liberdade livre de o reger.

Todos os dias deve dar ao mandante o sol observado, o triângulo solto, latitude e longitude e curso andado, com o vento que tiver reinado. O segundo piloto faz o mesmo de dar o sol ao capitão-tenente e semelhantemente o terceiro o pratica com o capitão-tenente mais moderno.

Todos os dias pela manhã deve dar conta ao mandante do estado da noite e do que nela se pas-sou e saber dele o rumo que quer que siga que ainda que o piloto o governa não o pode praticar sem beneplácito do maior.



Diário náutico, de Lisboa para Goa, 1791, Cód CXVI/2-24 da Biblioteca Pública de Évora.

Em França os pilotos têm à sua conta agulhas de viagem, de marcar, balhestilhas, quadrantes e instrumentos de calcular o sol, roteiros, paveses, bandeiras, flâmulas e galhardetes, como também sondarezas e o governo dos faróis, nas luzes e nas bitáculas o que também se pratica [em] mais nações em estando o navio ornado, tanto [fl. 280] em viagem como no porto governam a amarração do navio, onde há-de dar fundo e como e com que amarras se há-de amarrar.

Entre nós, em viagem recebem as agulhas de marear, balhestilhas, cartas, roteiros, do mestre, governam as luzes das bitáculas e sondarezas para sondarem quando querem e aonde lhe parece, havida a permissão do comandante, excepto de noite que o pode fazer a toda a hora que eleger tomando vénia ao oficial que está de quarto.

Nota: Como a jurisdição do piloto se equivoca em muitas coisas com a do mestre, é preciso fazer reflexão na que cada um tem distinta e independente um do outro, o piloto em geral concorrendo com o mestre em viagem, governa leme e mareação como ferrar e largar pano, içar, caçar, arriar, amurar e bolinar, desvelejar, velejar, pôr a capa, o que tudo se pode mandar indo o navio a caminho ou estando parado ou tomando algum largo.

Nas alas e largas como dando por davante ou arribando em roda, manda o piloto o leme e diz quando se há-de fazer a ala e larga e o mestre manda o pano em geral, especialmente tudo até a ala e larga, que então como se faz primeiro esta a ré fica ele mandando o pano da popa [fl. 280v] e o contramestre o de proa, segundo a voz do mestre, este governo sempre é adido à voz do piloto, porque se neste caso sobrevém algum incidente que seja necessário mandar outra coisa sempre se faz o que o piloto ordena, porque então já se envolve o maior e mover-se o navio cujos movimentos pertencem ao piloto, pelo que assiste no tombadilho para poder senborear a nau, de sorte que quando está à vela governa o piloto e estando surta o mestre, excepto cabos e aparelho que sempre este tem o seu governo.

Para maior inteligência do sobredito, a prática de mandar os oficiais marinheiros vem a ser, manda o capitão-tenente ao piloto, este ao mestre e este ao contra mestre, guardião e marinheiros, pelo que se entende para a mareação, meter gáveas nos rizes, ferrar e largar.

Nota: Na ocasião de mandar o capitão-tenente a faina, o que faz sequer os oficiais marinheiros não tem voz e só seguem a do capitão inviolavelmente.

Nota: Entre os estrangeiros os capitães-tenentes são os que mandam comumente a faina, principalmente como no dar por davante ou arribar em roda.

Capítulo XVII - Da obrigação do segundo piloto

O segundo piloto em não concorrendo com o primeiro piloto faz as suas vezes, sem a mesma [fl. 281] jurisdição de governar e mandar na mareação e movimento do navio e no seu quarto, ainda que se chama o do mestre, que é o segundo de vigia, manda semelhantemente como o primeiro piloto quando concorre com o mestre por ser jurisdição dos movimentos especial dos pilotos.

Quando o navio dá por davante concorrendo o segundo piloto com o primeiro, é obrigado ir para a proa, pôr-se aos braços do traquete e velacho e mandar a manobra, no seu quarto manda a ré. Nas naus em que há três pilotos vai o terceiro nas ala e largas de virar o navio para a proa e faz o mesmo que o segundo.

Nota: Como com o primeiro piloto sempre faz quarto o sota-piloto, na ocasião de dar por davante vai à proa para mandar o pano, seguindo a voz do mestre, enquanto não há incidente que se siga o que o piloto ordena a ré, que é onde lhe toca estar. Isto se entende no quarto do piloto, que se concorrem todos os oficiais de marinheiros. O piloto manda a ré ao dar por davante, o segundo à proa e o sota ao leme; entre os estrangeiros o terceiro é o que vai à proa

concorrendo todos juntos os pilotos na manobra; o mestre e assim entre nós como entre os estrangeiros manda ao portalo e a solavento, para ver o pano e o contramestre à proa onde sempre reside.

[fl. 281v] **Capítulo XVIII - Da obrigação do mestre a bordo da nau**

O mestre da nau é o oficial que tem a maior posição no navio porque a ele se entrega e se lhe faz inventário do seu aparelho e fornecimento em geral, excepto víveres e fábrica de artilharia, ele recebe enxárcia, velame e materiais para o consumo e luzes de cera e sebo para o serviço do navio, passa conhecimento de receita e recebe o da despesa que faz, de que faz termo com o escrivão da nau.

Toda a fazenda e valor que transporta a nau se lhe entrega a ele de que passa conhecimento, é o oficial de quem se faz toda a confiança, pelo que toca à fazenda de el-Rei, dá conta da nau e dos seus pertences, pelo que se lhe faz carga de tudo o que pertence à nau.

Ao mestre cabe aparelhar a nau de enxárcia, passar-lhe os cabos necessários para se enramarem os mastros, envergar o pano, reparar a nau, dar lados, montes, virar de querena, emastrear e compassar o navio, tem toda a incidência na sua segurança sabendo e examinando o estado das amuradas, leme e mastros, se pode forcejar ou não, para o remediar dobrando a enxárcia e cabos e acudindo, com prevenção, a tudo o que pode suceder em prejuízo do navio e fazenda de el-Rei, pelo que pode requerer ao capitão-de-mar-e-guerra e protestar pela parte da fazenda, quando vir que sendo necessário acudir com remédio a alguma coisa ou que os mastros e vergas não podem forcejar se faz pelo contrário pois a ele se [fl. 282] entregou a nau de que há-de dar inteira conta mas quando usar destas cautelas seja com prudência, encostado sempre à boa razão e abrigado do dano emergente, que antes disto far-se-há ridículo e perderá a estimação, porque a cautela deve assentar em receio justo e não em quimeras, seguindo a experiencia para segurar em tudo o navio quando não convém empenhá-lo contra a fúria do vento, a bravura dos mares que na ocasião de necessidade só serve de remédio expor ao perigo e calar a boca, não falo em combate porque então só o capitão tem boca para reger os braços dos companheiros.

O mestre no porto é o que governa a amarração, o que dá fundo às amarras e o que as leva, o que não é assim entre os estrangeiros porque os pilotos são os que fazem a incumbência de amarrar o navio, o mestre faz o navio à vela, manda ferrar e largar o pano, entre nós o dar fundo corre por conta dos pilotos e especialmente o eleger o sítio, porém, largar a âncora e vigiá-la pertence ao mestre, das barras para dentro toca só ao mestre.

O mestre governa despoticamente a marinagem, oficiais subalternos, marinheiros e grumetes, ele manda nos empregos do navio a saber: patrões de escaler e lancha, cadeireiros, timoneiros, gageiros, escoteiros, adriceiros, absolutamente os manda e à sua voz fazem o serviço do navio. Castiga-os [fl. 282v] nas suas omissões e descuidos ao seu juízo, porém nas nomeações sempre são com consentimento dos oficiais maiores, como as Novas Ordenações apontam.

Nota: De sorte que na mareação diz o piloto o que quer que se faça mas o mestre é o que chama os marinheiros e o que os faz trabalhar, pela ordem seguinte: para se fazer qualquer manobra toca o mestre o apito, porque segundo o que se quer que se faça assim apita, usando de várias toadas, o que já é sabido, para o que se há de fazer, ao que respondem todos os marinheiros em uma voz alta e entoada, o que melhor do que nos nossos navios se pratica nas galés

em 1 só lá porque responde a chusma em geral, com certa toada que lá envolve alguma consonância, o que também articulam para se salutarem uns aos outros quando se encontram, acabado o apito do mestre respondido pelos marinheiros, repete o contramestre à proa o mesmo apito ao que tornam a responder os marinheiros, diz então o mestre o quer que se faça, salta a gente incontinentemente a manobrar senão incorre na pena de ser imediatamente castigado, isto se entende com a gente do mar.

Semelhançemente chama o mestre a gente ou o contramestre, em seu lugar, para a borda do navio e para a enxárcia, para saudarem alguém dando boas viagens, o que os franceses chamam grito de voz, porque se faz apitando o mestre, respondendo todos em uma voz geral, entoada.

[fl. 283] **Nota:** Os holandeses não usam de apito, mandam a gente por voz simples, o que não louvo, porque o apito não só se ouve melhor porque a toda a nau chega o eco, mas serve de despertar a gente e de chamar a todos em geral. Com uma voz só e sem trabalho, usando-o muitas nações a exemplo dos corpos militares, que se mandam por voz de caixa e trombeta, vindo a serem chamados os marinheiros com dobrada honra, pois vai de ordinário o capitão-de-mar-e-guerra e a caixa toca a um tambor que ainda que esteja habilitado para entrar nos postos é sempre dispensado e no exercício não logra estimação, porém o sino que chama a todos nem tira a honra nem a dá.

Os oficiais marinheiros todos gozam de nobreza militar porque entram nos postos de capitães-de-mar-e-guerra e capitães-tenentes sem serem dispensados em mecânica alguma, nem o seu exercício o envolve, pois mandam um navio semelhançemente a qualquer de guerra que manda um corpo, com a diferença nessa não tem jurisdição alguma, só na marção e não sei se em alguns dos navios a têm maior, pois em muitos eles são os que mandam a todos, porque o empunhar a balestilha, carregar o leme e andar com o pano, concilia a maior autoridade entre quem ignora estas coisas, porque o médico sempre foi mais reverenciado quando [fl. 283v] cura do que quando se encontra pelo que é bom saber ter saúde, porque não praticar estas políticas com desigualdade sabem que convém tratar os oficiais do mar com toda a atenção, como principais camaradas e tão necessários ao serviço do navio, que do contrário será conspirar-lhes indecoro e parceria ingratitude tratar mal a quem nos faz o bem de nos encaminhar.

Capítulo XIX - Da obrigação do contramestre sobre o seu navio

O contramestre, na ausência do mestre, tem igual jurisdição e domínio na gente do mar e aparelho do navio, toca-lhe enramar os mastros, forrara as amarras, tirar-lhe as voltas, forrar cabos, ensabá-los, forrar vergas, passar molhelhas e boças às vergas e escotas e limpar a nau por fora, serve a proa de executar a voz do mestre, fazendo trabalhar a gente e castigando o que é omissa e descuidado.

No porto toca-lhe lastrar o navio, como também o faz o mestre, fazer a aguada, arrumar o porão e receber à sua ordem o mantimento e tudo o mais que entra de portalós para dentro, acomodando-se de escotilhas abaixo, governa a guindagem, tanto que nos navios da Índia toda a que há se paga, cuja importância é sua.

[fl. 284] Governa o pano da proa mandando-o sempre, por como o da ré, excepto quando o piloto manda o contrário, como quando o navio vai à popa ou põem a capa ou atravessa ou quando cruza o pano em calma, porque sempre o contramestre segue a ordem da popa e a faz executar prontamente pelos marinheiros.

Nota: *Em boa razão militar todo o oficial segundo, que governa como tenente, isto é substituindo o lugar do seu maior, tem o mesmo domínio e honras que o seu superior, assim se pratica e as novas ordenanças o dispõem, cuja ordem é geral em toda a graduação de postos ou lugares e entre os oficiais marinheiros tem adequadíssima praxe, pois el-Rei o seu serviço lho reputa militar, mencionando-lhe nas suas patentes quando os promove aos postos de capitão.*

E suposto muitos postos tenham especial e provida regalia, a qual a outrem não é permitida, não altera isto em acção a ordem do governo, porque este o administra sempre inteiramente, aquele que fica superior no posto aos mais por ter sempre cabeça o corpo que é feito e exceder sempre o maior ao inferior.

Aponto estas máximas para advertir a gente marinheira, como menos disciplinada, [fl. 284v] a subordinação que devem render a qualquer oficial seu, por mínimo que seja, para que saibam a quem tiver a voz de governo ou por emprego ou por exercício, lhe devem prestar igual obediência e respeito geral, tributarão ao seu maior, pois só da figura merece a veneração do figurado.

Nota: *As ordenanças de França punem tão severamente a mínima desobediência que dão jurisdição a qualquer capitão de navio de guerra o poder mandar passar pelas armas a todo aquele que perder o respeito ao seu maior, ainda que seja com ameaças e o seu superior o patrão do escaler, querendo antes perder um homem do que dissimular a mínima desobediência, para que com exemplo tão severo sirvam todos com uma resignada e submetida vontade à jurisdição de quem governa. Hoje as novas ordenanças mandam castigá-las rigorosissimamente.*

O serviço das galés que a meu ver entre os trabalhos dos homens é o non plus ultra, é tão árduo, violento e feito por homens de tão pouca honra que só os malfetores o exercitam e a quem só sem tirania se poderia destinar para tal emprego, porque é tão enorme de si a culpa que nos deserdá da piedade próxima, a estes regula a obediência por tal estilo que ao mais brando apito eleve azorrague com que o seu [fl. 285] comitir desperta o descuidado, se ajuntam, vogam com tal certeza que o que o vento não faz o braço executa, navegando a galé debaixo de boa subordinação e àqueles a quem as leis não puderam enfrear, ali a obediência lhes tempera as acções, ajustando em um ordenado corpo tão perversas e diferentes vontades quais se puderam encontrar entre seiscentos malfetores, não descrepando, nenhum, de executar o que se ordena.

Ao contramestre toca mandar fazer mialhar, gaxetas, coxins, bichas, estropos e michelos para abotoar, amarra e forrar cabos, a ele pertence amantilhar as vergas, compor os cabos e segurar a amarração do navio

Capítulo XX - Da obrigação do guardião do navio

O guardião do navio é o terceiro oficial marinheiro que, em lugar dos seus maiores, tem o mesmo exercício no governo da gente do mar, faz o seu quarto de vigia nocturno e diário à proa, como o mestre e manda agente na faina como [fl. 285v] o primeiro-oficial marinheiro.

O guardião especialmente governa os mancebos, como grumetes e pajens, a quem chama com apito com voz particular e diferente da chamada dos marinheiros, por ser gente de menos estimação no navio, como moços e rapazes que são, mas sem infâmia alguma no seu exercício, porque deles se criam mestres e pilotos de boa nota.

O guardião governa os moços arbitrariamente, ensina-os a rezar e manda-os nas horas em que hão-de fazer castigos, como entende e eles merecem, açoitando-os ou dando-lhe palmatoadas para seu ensino e boa criação.

O guardião toca-lhe fazer a limpeza interior do navio mandando-o baldear, raspar, varrer e esfregar e também baldear por fora os costados, todos os dias, cujo serviço pertence aos moços com distinção; os grumetes baldeiam, raspam e esfregam como maiores e por terem mais força para esse trabalho; os pajens varrem e acarretam lixo, fazendo a limpeza aos doentes como trabalho mais leve, o que em seu lugar se dirá.

O guardião toca-lhe o governo da lancha, deve ir nela sempre que for ao serviço do navio, levar ou trazer amarras, ancoras ou ancorotes, para espisar a nau, fazer aguada e transportar tudo o que for [fl. 286] do fornecimento do navio.

O guardião na ocasião de se meterem as gáveas nos rizes, ferrarem ou fazer algum concerto nelas, toca-lhe ir ao cesto da gávea grande e mandar lá a manobra, sem que nisso seja dispensado por ser necessária a sua assistência naquelas funções.

Entre os estrangeiros, em casos semelhantes, toca ao contramestre ir às gáveas como também ao guardião e, juntamente, na ocasião de se largarem cutelos, ficando só o mestre isento deste encargo.

Ao guardião, entre nós, toca o mandar içar água para as caldeiras, talhas do capitão-de-mar-e-guerra e para o tinelo da gente, por introdução nova o que tinha diferente prática, porque os marinhaeiros um dia içavam água para o tinelo e outro os artilheiros, o que ainda tem prática, sem injúria dos que o fazem, porque todos nós devemos servir, principalmente em sendo em comodidade comum, além de que se não dá mais honra em guindar água para o porão, quando se faz, do que para o tinelo para se beber, estando sempre em boa razão económica por conta própria o serviço particular, pois o não há-de fazer o estranho.

Ao guardião toca o mandar os moços para darem [fl. 286v] á bomba quando o calafate o determina, como também o acudir ao fogo, prontamente, com lambazes molhados e celhas de água, pertence-lhe mandar fazer aquelas vassouras, amolar raspas, ter baldes e celhas para todo o serviço do navio.

Ao guardião toca o mandar castigar pela sua gente, como de açoite e palmatoadas aos culpados no crime dessa pena, se bem que de presente há nova forma de castigar, cujo castigo só pode fazer por ordem de quem governa a nau, porém sempre tem jurisdição de castigar os moços pelo que respeita ao seu ensino.

Ao guardião toca ir no escaler, com apito, quando vai o capitão-de-mar-e-guerra ou o capitão-tenente, para mandar a gente, o que se entende tanto em viagem como no porto.

O guardião anda sempre na lancha, especialmente quando vai transportar alguma coisa para o fornecimento da nau e também vai no escaler, para mandar a gente e muitas vezes serve de patrão em querendo o cabo, que ele governe o leme; a lancha no porto guarnece-se com moços para as

conduções do provimento do navio, porém quando ajuda a nau, como em dar-lhe reboque e espiála, garante-se de marinheiros como o escaler, em que não entram rapazes, antes se escolhe a melhor gente e de boa idade que possam puxar pelos barcos.

[fl. 287] Quando o navio dá fundo, toca ao guardião encapelar a amarra, ferrar-lhe bocas e abitála, forrando-a e assim também lhe pertence pôr o arinque na âncora, forrar e consertar os cabos colhendo-os em aduchas e claros.

Capítulo XXI - Da obrigação dos cabos dos marinheiros

O cabo dos marinheiros que se é um só sempre se lhe nomeia companheiro para o ajudar, servem de nomear a gente para os quartos, que ainda que estejam repartidos em corpos certos em cada um destes se nomeia, com diferença alternada, os que hão-de vigiar a ré e à proa, o que outros não praticam, porque os nomeiam sem mudança.

Ao cabo dos marinheiros toca o chamar a gente, em todos os quartos, para a vigia, passar-lhe mostra por uma lista para constar que não faltam à sua obrigação e no caso de não esteja cada um onde lhe toca, deve logo ir buscá-lo ao seu quartel e castigá-lo.

Ao cabo de marinheiros toca nas fainas das gáveas ir à de proa assisti-las e governar a manobra, como o guardião o deve fazer na grande.

[fl. 287v] Ao cabo da gente do mar toca ir assistir em nome da sua gente ao dar e pesar a ração, para que saiba que se lhe dá o que o regimento manda e no caso de se lhe faltar requerer a quem governa se lhe faça justiça.

O cabo dos marinheiros, entre portugueses, é um quarto oficial marinheiro que tem o domínio e exercício de guardião e na sua ausência faz as suas vezes com a mesma jurisdição.

Ao cabo dos marinheiros toca dar conta da gente por uma lista, dos que estão prontos, enfermos e ausentes, deve saber-lhe os que ocupam na ocasião e responder por eles na sua falta; quando vai gente aos postos deve tê-los advertidos para que saibam onde guarnecem, pois é o fim para que se mete na nau a guarnição numerosa e assim deve ter cuidado, no que for necessário, para o cómodo da gente e no caso de estarem doentes, tê-lo especial de que lhe assistam, pois os bons oficiais sempre são os pais dos subordinados.

Deve o cabo ter listas assim do quarto da vigia como da ração, que se dá dividida em ranchos, semelhantemente as deve ter dos postos, com toda a clareza e distinção, para saber os que [fl. 288] guarnecem a artilharia e são nomeados e juntamente para que quando os mandem aos postos responda e dê inteira conta da gente como deve, pois a resenha dela está a seu cargo.

Capítulo XXII - Da obrigação do paioleiro

O paioleiro é o fiel e mordomo do mestre, o que dá conta dos seus paióis arrecadando e despendendo o que o mestre lhe manda dar para consumo da nau, tem o cuidado das bandeiras de as guardar, largar e arriar, acende os faróis, lampiões, lanternas, dá as velas e tudo o que é necessário para o

serviço da nau, porque o paioleiro é um como almoxarife do mestre, pois o fornecimento do navio lhe está entregue.

O mestre elege à sua escolha dos marinheiros o que quer, sempre busca homem de vergonha, prático e do seu conhecimento, pois lhe entrega as chaves da fazenda de el-Rei e com elas o seu crédito.

Capítulo XXIII - Das obrigações dos patrões do escaler e lancha

O patrão, elegeu-o o mestre se o capitão-de-mar-e-guerra lho permite, governa o escaler e a gente com que voga, aparelham, preparam têm o cuidado [fl. 288v] necessário da sua limpeza e fornecimento, é obedecido da sua gente como qualquer oficial maior.

Na falta do patrão do escaler toca o patronato ao remador da voga, que é o primeiro remador da ré e por essa ordem se seguem os mais. O patrão do escaler e a sua gente enquanto no porto, está isento do serviço comum da nau, nem os oficiais marinheiros os ocupam porque o escaler está sempre pronto às ordens do comandante do navio.

O patrão do escaler tem cuidado, na viagem, de cobri-lo com o seu toldo de lona para que se não suje, quando vai ao mar a ele pertence ampará-lo contra a amurada e da mesma maneira quando vem para dentro para que se não arrombe com alguma pancada.

Nota: Entre os estrangeiros o seu patrão de escaler é um quarto oficial, com governo nos marinheiros o qual governa o leme, porque manda a via e acusa o pano, no que descansa o piloto, chamam-lhe cartier mestre.

O patrão da lancha é de menos predicamento, de ordinário elege-o o contramestre ou guardião se não é o gageiro grande a quem toca este governo, tem a mesma obrigação que o patrão do escaler de fornecer, vigiar e dar conta dela e do seu aparelho, governa a gente que a voga, porém são os moços, porque no porto são os que andam nela, como [fl. 289] gente do guardião que é o superior da lancha.

Nota: Hoje as novas ordenanças apontam algumas obrigações que hão-de seguir os patrões do escaler e lancha, além destas do estilo.

Capítulo XXIV - Da obrigação do patrão bote

O patrão do bote tem igual obrigação que o do escaler e semelhantemente o governa de ordinário, nos portos. Guarnece-se com grumetes, serve os oficiais marinheiros ou quaisquer outros e também, o navio na viagem, vai a bordo dos navios quando são de pouco respeito e não vai oficial de patente.

Capítulo XXV - Da obrigação dos cadeireiros

Os cadeireiros, que de ordinário os nomeia o contramestre por beneplácito do mestre, são os que mandam a via e acusam o pano, hoje como os navios se governam à inglesa, sem pinçote, os cadeireiros servem também de timoneiros com o seu ajuda que é verdadeiramente o timoneiro, pois carrega o leme para onde o cadeireiro manda, em alguns navios tem prática os cadeireiros mandando somente a via.

Os cadeireiros sempre são os marinheiros mais práticos e versados no exercício do mar para que possam governar o leme à voz do [fl. 289v] piloto no que este descansa, pois o tem o seu cadeireiro que sabe governar a nau e andar a caminho, são isentos do mais serviço do navio, nem ferram nem largam de gávea, nem fazem coisa alguma mais, excepto concertar o pano, cozer cabos, encravar moitões ou na ocasião de tempo fazer alguma obra de marinheiro, como consertar pano e aparelhar cabos porque então os que mais sabem são os que menos descansam.

[fl. 524] Os cadeireiros não são chamados aos quartos como todos os mais marinheiros.

Nota: Os estrangeiros não têm estes cadeireiros, aos que na viagem da Índia chamam estrinqueiros, que entre nós são escolhidos, todos os marinheiros governam ao leme, mandando a via um quartier mestre que por isso levam mais de um destes oficiais, de sorte que todos os marinheiros vai ao leme, indo sempre um marinheiro velho com um moderno. Não consertam pano como entre nós, porque para isso levam um mestre (levas) mas é coisa escusada, porque como as velas se não fazem de novo o que rarissimamente poderá acontecer ser necessário, por levarem todos os navios três andainas de pano, no caso de se romper, pela mesma tralha se faz outra e para a consertar os marinheiros sobram.

[fl. 290] Capítulo XXVI - Da obrigação dos timoneiros

Os timoneiros se diz os que governam o leme ao pinçote, também os nomeia o contramestre ou cabo por seu consentimento e do mestre, costumam ser oito, não fazem quarto de vigia como os cadeireiros e só fazem o seu quarto do leme e na ocasião das fainas, grandes trabalhos como os mais, como no dar por davante, em que ninguém é privilegiado ou na ocasião do tempo em que melhor privilégio mostra ter aquele que melhor lhe sabe resistir

Nos navios que se governam com roda, não há estes timoneiros separados, porque os cadeireiros servem de uma e outra coisa, vindo a ser os timoneiros os ajudas, como os artilheiros, porém estes não fazem mais do que levar o leme por onde manda o cadeireiro, o que não é assim no timoneiro porque governa o leme, pelo que os fazem dos marinheiros mais experimentados, mas o admirável invento da roda poupou todo esse serviço e ocupação de gente, aliviando no trabalho e facilitando o seu uso.

Capítulo XXVII - Da obrigação dos gajeiros

Os gajeiros nomeia-os o mestre ou contramestre, são quatro, dois por cada gávea, onde dormem e assistem de dia e de noite, servem para tocar os cabos no cesto, as diriças, briões e apaga-penóis, forrar [fl. 290v] e ensebar os cabos, acudir prontamente ao pano quando se ferra ou se larga e ao meter e tirar as gáveas dos rizes, indo ao lais tomar frainéis desempunhar as velas.

São obrigados os gajeiros a vigiar do tope o mar, terá e qualquer embarcação que apareça cujo trabalho se lhe reconhece com se lhe dar a ração de vinho dobrada; ao gajeiro grande, no porto, toca no porto o ser o patrão da lancha, como já dissemos e cuidar no aparelho do seu mastro como também ao da proa e companheiros, que para isso são quatro, dois em cada mastro.

Todos os dias ao amanhecer e ao pôr-do-sol devem vigiar o mar e descobrir o que aparece no horizonte e do que virem darem logo parte se for navio, ver a volta em que vai e para onde, se demora, do que dão parte, assim o gajeiro grande como o da proa, ao capitão-de-mar-e-guerra e capitães-tenentes, pilotos e aos seus oficiais o que há-de ser tanto de manhã como de tarde; sempre está um em cima em cada mastro e só descem a prover-se.

Muitos estrangeiros não praticam este estilo de gajeiros com exercício particular e assistindo nas gáveas como entre nós se costuma, pois nelas fazem o seu domicilio, mas sem cuidado de mandarem vigiar o mar nas horas costumadas de nascer e pôr-do-sol.

[fl. 291] **Capítulo XXVIII - Da obrigação dos diriceiros**

Os diriceiros ou homens da driça que nomeia o contramestre ou cabo com o seu consentimento, são dois ou quatro, conforme a nau é, porque se tem duas driças de gávea são quatro os homens das driças, para ter cada uma o seu de dia e de noite, para no caso de crescer o vento ou carregar de repente lhe darem salto ou arriarem a gávea, no que está toda a salvação do mastaréu e ainda da nau para poder arribar, que não se atravesse aos mares ou que lueve o pano.

O homem da driça, como está sempre pronto na tolda e a par da driça, pode com facilidade a gente e passar de palavra a ordem que se dá a ré, para se executar à proa, portanto sem obrigação de passar toda a voz dos oficiais que mandam à proa e assim também vai chamar ou levar recado a qualquer oficial marinheiro, que haja de fazer alguma coisa pertencente ao seu emprego ou seja necessário vir a ré, mandando-o chamar quem governa, com que serve de vigiar a driça e de continuar a dar ordens respectivas e mareação.

Capítulo XXIX - Da obrigação dos escoteiros

Os escoteiros são quatro actuais que se nomeiam da gente de artilharia, dois para cada escota grande, que serve de as vigiar para as largar [fl. 291v] de repente se a ocasião o pede, para o que estão sempre prontos, sem se ocuparem em coisa alguma diferente e juntamente para as tocarem por fora quando se amura a vela grande ou se caça ou a carregam arriba e porque pode suceder cair algum destes homens ao mar, quando vão tocar as escotas por fora, o que fazem das mesas da guarnição, é preciso trazer duas betas de cabo delgado de três ou quatro braças, amarradas aos ovéns da enxárcia grande, para que se amarrem a elas e trabalhem seguros e com desembaraço, são nomeados pelos seus oficiais.

Além dos escoteiros há quinto escoteiro, que é sempre um homem marinheiro, mas alterna o trabalho por qualquer dos outros, o qual vigia a escota da gávea de sota vento, quando vai velejada, para a largar se for preciso, o que poucas vezes sucede havendo boa vigia, no que consiste todo o

acerto da boa navegação, não metendo em duelo o governo do navio, porque aquele só se pode com base disputar por ser o teatro, onde o valor faz o seu papel, o qual visto contra a loucura que muitos ostentam de quererem resistir ao vento, expondo-se a perderem sem fruto as árvores, dando essa perda a el-Rei e incapacitando-se para entrarem em ocasião, que depois pode facilmente suceder como já vi, que por desejado se não logrou e fazer acção onde [fl. 292] o crédito se arrisca e a nota de pouco advertido se granjeia, é miséria digna de compaixão que quem governa ignore que em ferar e largar se não dá valor, mas que só se justifica o que se sabe da arte.

Nota: Todos estes empregos, elegen a cautela, para se andar no mar com segurança, sem risco nem fadiga, evitando-os com prevenção quando se prognosticam pela cerração do horizonte, aviso da nuvem e pelo açoitado das águas que quando o vento cresce tanto estas se enfurecem, o que para o piloto esperto não é necessário maior advertência.

Capítulo XXX - Da obrigação dos marinheiros

Os marinheiros a que nós chamamos de cinco mil reis, em diferença dos de meia marinagem e três quartos de marinheiros que vêm a ser três partes do que ganham os marinheiros inteiros, o que não tem prática nas naus de guerra portuguesas, só sim ganharem menos soldo os que sabem ainda pouca da profissão, são os de cinco mil reis, sabendo aparelhar um navio e governá-lo e na ocasião defendê-lo. Esta gente ferra, larga, baldeia, raspa por fora o costado, mastros e vergas, alcatroam, dão lados em mastreação e fazem todas as obras avulsas do navio, fazem o porão, aguada, içam e arrumam toda a carga e volume que entra e sai da nau. Entre os estrangeiros limpam, baldeiam por dentro o que também mais atrás [fl. 292v] faziam entre nós do que já hoje se eximem, porque os grumetes fazem a limpeza da nau em geral, o que entre os estrangeiros é comum, porque os marinheiros fazem todo o serviço exterior do navio. De presente há troço que são marinheiros e soldados e obrigados a servirem um ano na ribeira e nos navios da armada, este tal corpo de gente se reparte em quadras, cada uma com seu cabo.

Entre os marinheiros são isentos da limpeza interior da nau e domesticamente tudo o mais são obrigados a fazer, que houver de serviço do navio e escaler e lancha, são obrigados içar água para o tinelo, alternando com a gente de artilharia.

Fazem o seu quarto de vigia o que é mais importante e necessária para a marcação do navio e assim é a gente mais útil nas naus, porque eles marciam, governam o navio e na ocasião já como artillheiro, que para isso é a melhor gente, já como soldado batem o inimigo e rechaçam nas abordagens, pelo que o navio que trazer mais marinheiros do que outra gente como da artilharia e infantaria andarão melhor equipado e para a ocasião achar-se-á com gente de mais trabalho que do que necessita a artilharia.

Os estrangeiros de todas as nações, excepto os venezianos, porque não têm muita gente de mar o que os faz cair na falta de não navegarem com regularidade, armam os seus navios de guerra [fl. 293] com toda a gente marinheira, contentando-se só com quarenta ou cinquenta soldados porque sabem que na ocasião de laborar a artilharia, quem não tem uso de puxar pelos cabos não sabe pôr as mãos nas talhas, mas se esta generalidade que deve ser seguida se admitisse excepção, sem elogio próprio, dissera que a nossa infantaria versada nos embarques, marinheiros nenhuns os excedem, porque têm de conhecer as talhas e saber pôr-lhe as mãos, laboram com tanta destreza e desembaraço com a

artilharia que mais é, na ocasião, necessário reprimir-lhe a actividade do que aplicar-lhe a diligência, agitada esta do brio e honra militar com que são disciplinados, o que facilmente se não encontra em gente que não tem a sua profissão. A experiencia me fez já prático neste caso, porque me foi preciso temperar-lhe o furor, impedindo-lhes o ímpeto por não ver faltar a artilharia, que ainda que de bronze já arrebetava e desquentada não podia laborar, porque no combate onde o valor não falta nunca manca a lição.

O que não obstante é necessário estimar a gente do mar e escolhê-la, que seja boa para desempenhar a sua obrigação, reconhecendo o que necessária é no navio, pois sem soldados e artilheiros pode entrar em acção como lhe não falem os marinheiros e pelo contrário se não tiver estes [fl. 293v] atendendo-se ao que são nos navios socorridos em primeiro lugar, não por lograrem mais honra do que a guarnição das outras hierarquias, pois em nobreza preferem, mas sim por serem mais necessários e úteis ao serviço da nau.

São subordinados os marinheiros desde o primeiro-oficial de mar-e-guerra até ao último da infantaria, artilharia e marinagem, porque o patrão do bote em concorrendo com eles os manda e só preferem em governo e estimação aos grumetes.

Capítulo XXXI - Da obrigação dos grumetes e pajens

Os grumetes e pajens é a gente que nos navios de guerra mais trabalha e menos estimação logra, porque os pequenos sempre são malvistos, não porque tenham menos olhos do que os mais mas porque não há quem lhos ponha. São sempre rapazes da primeira viagem, de duas ou três e muitas vezes demais até saber e ter corpo para marinheiros, servem de limpar a nau por esta ordem: os grumetes de raspar, baldear e esfregar, os pajens de varrer e fazer limpeza aos enfermos e tirar o lixo.

Para boa economia e regência desta gente faz o guardião a um deles capitão que os [fl. 294] subordina e faz trabalhar, com jurisdição em geral em todos os moços e porque o não apeiem, o que lhe sucede se falta à sua obrigação, cuida nela com tal disciplina e governa com tal ânsia que melhor serve o capitão dos pajens com a sua gente que disciplina e governa do que dez guardiões de barbas, mostrando nele a experiencia que o bom cuidado supre a falta dos anos.

E para que o trabalhar seja igual entre os pajens fazem um, chamado alferes, sem domínio ou lhe chamam rapaz do lixo, que serve de o acarretar e botá-lo fora depois de o varrerem os mais e como isto seja trabalho e de menos honra, entre eles, ao repor todas as semanas para suavizarem o menosprezo que tem a ocupação, porque sempre achou consolação quem nos males teve companheiros.

Os grumetes além de raspar baldes, esfregar, acarretar água para os tinelos e cozinhas e tratarem do gado, dão à bomba em todos os quartos assim de dia como de noite, não fazem quarto, lambazam a nau, ferram e largam a gata e remam na lancha. Nos navios mercantes ferram e largam a cevadeira e governam ao leme, nos estrangeiros ainda que trazem poucos, fazem igualmente o serviço da nau como qualquer marinheiro. O gado tem por quartel a lancha ou algum dos ranchos do convés.

[Nota à margem] Toca à economia, o gado

[fl. 294v] Os pajens de noite apregoam as ampulhetas, encomendam os quartos, dão as boas noites e dias ao comandante, rezam da manhã e à noite, como também os grumetes, o terço e orações a N. Senhora, finalmente é gente que mais regularmente serve, porque não tem vícios, porque onde eles reinam não há acção boa.

Grumetes e pajens ao dar por davante ou virar em roda, amuram a maior ao cabrestante e depois caçam a escota ao traquete, são obrigados a servirem os oficiais-de-mar-e-guerra, marinheiros, cirurgiões e escrivão.

Capítulo XXXII - Da obrigação da mestrança do primeiro carpinteiro

O primeiro carpinteiro com o seu segundo, terceiro e sobressalente aos que juntos com os calafates se chama mestrança, têm obrigação de ver se a nau, mastro, verga ou leme faz alguma avaria para logo a remediar e assim consertar todo os desconcerto que aconteça do que dá parte todos os dias ao capitão-de-mar-e-guerra.

Os carpinteiros têm preferência no quartel do navio aos calafates, são obrigados a pôr madeiros à feição onde hão-de servir e apontar os primeiros pregos somente são obrigados a tomar os rombos nos costados e amuradas [fl. 295] e fazer tudo o que toca a madeira também em viagem como na ocasião toca-lhe o pregar folhas de cobre e lata. Na mareação são obrigados a fazer quarto à proa e bracear os braços do pano de proa.

Nas avarias e ruínas que succederem ao navio na sua construção são obrigados a advertir o que se deve e pedindo-se-lhes o seu conselho devem dar segundo o que entenderem, sem fugirem ao trabalho, nem à ocasião de servirem a el-Rei, que ainda que oficiais mecânicos devem ter honra e do que virem e souberem, a respeito da avaria no navio devem não delatá-la a pessoa alguma, excepto ao seu maior, porque não cause receio à guarnição que, como ignorante, facilmente se desanima.

Os carpinteiros são obrigados cortar as boças às amarras e ainda estas e tudo o que for de machado, na ocasião assistem no porão.

Capítulo XXXIII - Da obrigação do calafate

O primeiro com os seus companheiros que sempre são três e ele quatro, têm o governo das bombas, fazem-nas tocar todos os quartos inviolavelmente, pertence-lhe examinar se o navio faz água mais da costumada e porque parte, para a tomar e remediar, de sorte que sendo o calafate um oficial de ofício de pouca fábrica, pois só calafeta uma costura e prega uma cavilha e é todo o seu exercício e é-o o mais [fl. 295v] necessário [dos] oficiais no navio.

Ao calafate toca o calafetar a nau, dar furos, encavilhar os madeiros, querenar o navio, dar-lhe lados, alcatroá-lo, repregar toda a obra feita, guarnecer as bombas e pregar forro de lona e sola e chumbo, como também fazer arrotaduras de cabo e gacheta, mangueiras e embornais, semelhante-

mente lhe toca pôr e tirar os encerados nos xadrezes, camarotes ou tombadilho. Ao calafate pertence frisar as portas da artilharia, embaçá-las por fora e ensebá-las como a toda a nau, da mesma sorte lhe pertence o fechá-las e abri-las com ajuda da gente da artilharia. Toca-lhe pôr os óculos nas portinholas como também tirá-los na ocasião. Toca-lhe o tomar os rombos pregando-lhe as pranchadas tanto por dentro como por fora.

É obrigado o calafate examinar o sobredito e dar parte, em segredo, ao capitão-tenente de guarda e em todos os quartos, dos inchaços que achar na bomba, tendo cuidado de fazer dar à bomba em todos os quartos, sem despesa.

Na mareação e conselhos têm os calafates a mesma obrigação que os carpinteiros, devendo em tudo dizer a verdade com a honra de verdadeiro oficial, porque sucede muitas vezes, por mau conselho da mestrança, submeterem-se os oficiais-de-mar-e-guerra com pouca consideração ou por falta [fl. 296] de experiencia ou por totalmente não entenderem a arte alheia, aos seus pareceres que podendo vencer a pequena dificuldade, que os embarça por falta de diligência a não conseguem. Não passarei em esquecimento o que neste caso vi já suceder, ameaçado o mastro real em certa tempestade, com uma fenda que abriu no calcês, julgaram todos que desarvorava a nau da principal árvore e após esta iriam as mais por o mar ser muito e igual e o vento sem certeza, porque a tempestade crescia e ao mesmo passo a ruína, forcejando a nau mais do que podia entre tanto balanço e variedade, se assentou em se picasse o mastaréu para aliviar o mastro do pendor daquele massame, o que assim determinado e já as machadinhas na mão; opôs-se o mestre carpinteiro com tal constância de ânimo, dizendo que enramado o mastaréu, porque já estava nu por lhe ter faltado a enxárcia e alguns cabos que se lhe tinham dado de novo, se ficaria segurando o mastaréu que não merecia o machado depois de ter provado de tão firme, ficando-se conservando o mastro sem a perda da enxárcia, pois se ele evitava o movimento aquele, o que lhe causava o dano o que não era tão grande que não desse lugar a fazer-se-lhe este remédio; firmemente defendeu o referido contra o parecer empenhado de toda a companhia que o instou em substancia fazer-se o que o mestre carpinteiro disse e respondeu a sua segurança, desta sorte devem [fl. 296v] ser os conselhos com verdade e zelo da fazenda de el-Rei e da honra dos companheiros. Detive-me neste capítulo porque também a mestrança muitas vezes é ouvida em casos de toda a consequência.

Nota: Os estrangeiros, principalmente em França como também em Inglaterra e Holanda mandam que os oficiais de mar-e-guerra aprendam a construtura dos navios, no que são examinados para saberem, com fundamento, votar no estado dos navios quando no mar fazem alguma avaria e onde falta essa disciplina devem os oficiais cuidar muito em entender naquela primorosa arte de fabricar os navios, para se saberem haver; entre os estrangeiros os prebostes são os que têm o cuidado de bombar, contando os inchaços de água que acham na bomba, em todos os quartos, do que dão parte ao capitão-tenente, como também têm cuidado de chamar a gente para a vigia, fazendo-a vir para cima e castigando o omisso.

Os calafates, entre nós, são obrigados a pregar as pranchadas de chumbo nos rombos dos costados, como os carpinteiros de madeira e semelhantemente são obrigados no combate, uns e outros, a tomar os rombos das balas inimigas, para o que assistem no porão com o necessário, como em seu lugar se dirá.

Nota: Na mareação a mestrança não tem governo algum, antes são obrigados a fazer [fl. 297] o seu quarto de vigia como qualquer marinheiros para o que se repartem, mas não ferram, nem largam pano, nem vão à gávea, salvo

na ocasião de concerto do mastro, mastaréu ou verga e só são obrigados bracear, marear o pano de proa como velacho, traquete, joanetes e cevadeira, devem-se pôr aos braços do pano proa ao dar por davante e arribar em roda, para o que vigiam à proa, alternando com os carpinteiros, que não têm governo mais que nos moços que são do ofício e nos grumetes que tocam a bomba. Devem acudir ao fogo primeiro que ninguém.

Capítulo XXXIV - Da obrigação dos tanoeiros

Os tanoeiros são uns oficiais muito necessários para a economia do navio, são obrigados a fundarem e desfundarem todo o vasilhame dos víveres assim secos como de estanco e da mesma sorte a desembarrilarem e embarrilarem a pólvora.

São obrigados a deitarem a vara às pipas de vinho e azeite e logo que o fazem vêm com a vara na mão e a mostra de vinho, dar parte ao capitão-tenente que está de quarto e ao capitão-de-mar-e-guerra, em primeiro lugar, se o quer ver.

São obrigados a consertar barris, tinelos de água, baldes e celhas, cubas e fazer os que forem necessários para a nau [fl. 297^v] e porque de ordinário se mandam fazer muitos barris, celhas e baldes, para o serviço particular de cada um e ainda para levarem para suas casas, em prejuízo da fazenda de el-Rei, pois lhe gastam aduela e arcos em quantidade considerável, deve o capitão-de-mar-e-guerra não permitir que os tanoeiros façam obra alguma do seu ofício, sem expressa ordem sua e em se lhe mandando fazer que dê parte ao capitão-tenente que tiver de guarda e fazendo o contrário merece ser castigado como também os que o consentirem. São obrigados os tanoeiros fazer as tinas das cordas ou das tranças, para o combate, como também as de água.

Capítulo XXXV - Da obrigação dos oficiais mecânicos que vão para adorno do navio

O serralheiro serve de limpar as armas da nau, para que não criem ferrugem, que não possam servir na ocasião e suposto a infantaria leva as suas armas de que trata as que são melhores para o serviço e para a peleja, contudo como além das bocas-de-fogo há armas de haste que são próprias para rechazar as abordagens, sempre é útil que vá quem cuide no asseio delas.

Os lagartixas, que são carpinteiros de guarnição, obra branca e moldura, servem para o concerto das obras mortas, semelhantemente vidraceiros para as vidraças da câmara e faróis, funileiros quase sem dar [fl. 298] para forrar fôgoes e faróis com latas, consertar lampiões e lanternas. Pintores para retocar algum concerto ou moldura de novo, para que o navio ande sempre asseado e composto que não menos se cuide no seu adorno, ponho estes em ínfimo lugar por serem só necessários para o seu ornato, podendo-se escusar, como comumente os navios particulares os não trazem.

Capítulo XXXVI - Dos oficiais económicos do navio

O despenseiro é o que leva todo o mantimento e vasilhame, leva água ardente para a botica, leva doces, galinhas, loiça de madeira, cobre e barro, lanterna para as luzes do navio e serviço do porão e para velas e grisetas de azeite, em diferença do mestre que leva lanternas, lampiões para os sinais e

serviço do navio, para o que leva velas de cera e sebo para faróis e ofícios divinos e juntamente do meirinho que também leva lanternas e lampiões para a artilharia, porém, a luz dá o mestre.

Não pode o despenseiro dar coisa dos mantimentos sem ordem do capitão-de-mar-e-guerra, com assistência e sargento-de-mar-e-guerra que de ordinário lhe dá ordem, da mesma sorte não se pode [fl. 298v] despender coisa alguma dos mantimentos sem que o despenseiro o mande, para que possa dar a sua conta além de que não é justo que outrem disponha da fazenda à revelia de quem há-de dar conta dela, pois o despenseiro vai no navio para despender e o capitão-de-mar-e-guerra parar governar.

Tem o despenseiro um fiel como um seu criado, para dar e despender o que ele mandar e juntamente para lhe vigiar os mantimentos em sua ausência e dos homens que trabalham no porão, em arrumar as pipas, barricas, sendo todos estes como fiéis, obrigados a obedecerem ao despenseiro no que toca a dar a ração, para buscarem e guardarem o que há-de dar a gente.

Nota: Tem o despenseiro um moço para lhe tratar das galinhas, dar-lhe de comer e beber, fazer a limpeza necessária, ainda que esta toca aos mais em geral, como também para o servir, tem luz para a sua assistência de dia e de noite, nas horas de ceia e do serviço do porão. Entre os estrangeiros tem na actual porque assistem no porão onde ninguém tem maior voz, excepto no arrumar da carga, porque esta sempre corre por conta dos oficiais marinheiros, como entre nós, no que o despenseiro não tem jurisdição alguma, hoje as ordenanças mandam que seja tratado com atenção.

Capítulo XXXVII - Da obrigação do mestre das rações

[fl. 299] Aponta o Regimento dos Mantimentos ou Fazenda que o mestre das rações deve repartir a ração à gente, o que praticam os estrangeiros tendo para isso um homem com este encargo, isto entre nós não tem prática por ser supérfluo, porque a ração pesa-se à boca da escotilha, como dizemos na economia, o que fazem os fiéis do contramestre e despenseiro com os seus ajudas, recebem-na os cozinheiros se é de carne para a salchicharem e prepararem depois do que fazem-na em rações ao jantar ou à ceia, os mesmos cozinheiros a repartem com igualdade, segundo os camaradas de cada rancho, por ordem do sargento-de-mar-e-guerra que inviolavelmente assiste e, se é de legumes, da mesma sorte a repartem os cozinheiros segundo o que o oficial de guerra manda.

Capítulo XXXVIII - Da obrigação dos fiéis do contramestre e do despenseiro

O fiel do contramestre no porão, é entre os mais que lá trabalham, o que tem maior jurisdição e voz, porque sempre é um marinheiro prático e versado em saber arrumar o porão, a cujo cargo está o pôr as coisas onde tocam para que ao depois, sem confusão nem embaraço se possam despender os mantimentos, por sua ordem, ficando o porão arrumado [fl. 299v] para que não se descompasse o navio.

O despenseiro não governa água e lenha porque este provimento não é da sua jurisdição, ao fiel do contramestre toca o fazer encher os tonéis vazios, dar conta do estado da aguada, se se conserva ou se se foi, por se esvaírem as vasilhas do que dá parte ao contramestre e ao sargento-de-mar-e-guerra para estes a darem a quem governa, não deve consentir que se furete mantimentos pois dele se

fia tudo e o que entra no porão está à sua conta e pela mão lhe corre como fiel do contramestre a quem pertence a economia do porão e carga do navio.

[fl. 300] O fiel do despenseiro toca-lhe arrolar os mantimentos e dá-los e pesá-los à boca da escoltilha como também ao fiel do contramestre, porque ambos de mão comum têm este encargo e em nome do despenseiro deve não deixar desencaminhar mantimento algum, pois como seu fiel faz as suas vezes, pode despendê-lo na boa fé com que o despenseiro para isso o nomeia, debaixo de boa verdade e fidelidade, estes fiéis tem ajudas, que não convém para melhor arrecadação do mantimento, que sejam sempre uns, os quais estão todos isentos de fazer quarto de vigia, o que fora melhor nas naus em que há muitos grumetes, irem todos os dias quatro ou seis dos grandes trabalhar ao porão e por alternativa, por não desocupar do serviço de marcação os marinheiros, no que são mais necessários, do que no porão em tomar pipas e vazar barricas, excepto quando se fizer necessário arrumar o porão.

Capítulo XXXIX - Da obrigação dos cozinheiros, padeiros e enfermeiros

Os cozinheiros da nau são dois, um da gente do mar, que se entende marinheiros, artilheiros e grumetes e outro da infantaria os quais não têm m [fl. 300v] ais obrigação do que fazer de comer para a gente em tinelo e reparti-lo ao jantar e ceia; içam água e lenha para as caldeiras e também a praça com ajuda dos grumetes, na ocasião são obrigados às bombas.

O capitão-de-mar-e-guerra leva cozinheiro, padeiro, copeiro e pajens e trompeta na sua comitiva e se é cabo leva abucres, timbaleiros e flautistas, se lhe dá praça na nau, estes músicos de instrumento tocam alvorada, ao jantar, na hora da mesa, à guarda e à ceia, para que ao tempo que se refuzilam as forças se divirta de caminho e ouvido.

Os oficiais assim de mar-e-guerra como marinheiros, têm cada um, um ou dois criados pagos com praças na nau, para a sua autoridade e particular limpeza, pois senão hão-de servir em público que será indecência e menos estimação dos seus empregos; a este exemplo o físico [e] cirurgiões têm cada um o seu moço, como também os padres capelães têm o seu sacristão, advertindo que porque de ordinário [fl. 301] estes criados, os tomam os oficiais dos pajens da nau e grumetes, o que faz grande falta ao serviço em prejuízo dos que ficam no convés, pois lhe cresce o trabalho, devem logo, em terra, assentar praça aos seus criados, por não ocupar a gente de serviço do navio e no caso de o não fazerem, em sendo necessário, devem ir todos ao convés como também os moços dos carpinteiros e calafates, excepto os dos capitães, porque não é justo que el-Rei faça tão larga despesa com uma infinidade de moços e que o serviço e bem comum padeça.

Nota: A introdução de não baldearem, hoje, a nau por dentro os marinheiros e artilheiros, como sempre o fizeram, nasceu de se meterem muitos grumetes nos navios, em dobro do que antigamente e não ser justo que estes não fazendo quarto e sendo muitos, não façam o trabalho inferior e porque também os artilheiros passaram a soldados e ainda que hoje já o não sejam, se lhe dissimula esta isenção por serem os mesmos que já a tiveram e esta imitação se contemporizou com os marinheiros, por ser a gente mais útil no navio, podendo [fl. 301v] os grumetes, sendo muitos, fazer este trabalho, sem cuidado, como o içar água para os tinelos e caldeiras.

Temos assinado as obrigações com as suas imunidades e prerrogativas aos postos e empregos das praças da primeira plaina no serviço do mar, sobre os navios de guerra portugueses, cuja disciplina se observa inviolavelmente adida à política que até aqui temos expressado e daqui em diante iremos expendendo.

Capítulo XL - Da obrigação da gente da artilharia

Nota: Os navios portugueses excedem os dos estrangeiros na guarnição da artilharia porque eles só trazem oficiais que a possam mandar e os nossos guarnecem-se, além dos oficiais, com um número de artilheiros igual aos das peças que o navio joga, vindo a ficar cada uma com um oficial que manda como professor do exercício da artilharia, o qual e cada um de per si tem obrigação de dar conta da sua peça e responder pelo seu estado e pertences com que [fl. 302] se adereça, carrega e joga.

Os artilheiros cujo ministério é tão necessário para o navio de guerra, devem ser tratados com estimação pois é gente que lida com as principais armas da nau e é impróprio que quem administra o que induz e concilia o respeito do navio não o tenha. Se a infantaria goza de honras porque lida com as armas de fogo, os artilheiros porque as não lograrão, pois meneiam as principais.

[Nota à margem] O Rei de França se fez coronel do regimento de artilharia.

Entre nós os portugueses sobre os navios não alternam os oficiais de artilharia com os da infantaria, porque esta faz sempre corpo separado e primeiro e aquela segundo e distinto, mas logra das mesmas honras que a infantaria preferindo sempre os oficiais desta, de igual graduação, aos da artilharia, como os desta de maior graduação aos de infantaria de menor carácter.

A ordem da artilharia com a infantaria, para a sua preferência, se entende nos corpos regimentados da artilharia, mas nas esquadras de artilheiros com condestáveis e oficiais avulsos ainda que com patentes de maior graduação [fl. 302v] que os da infantaria, não subordinam nunca esta e só governam nas baterias em acção; esta prática ou estilo, pelo que toca ao governo das baterias ainda que poucas vezes versado, fez mover uma dúvida em levante entre um capitão-tenente e sargento-mor da artilharia, a quem confesso affecto merecido pelas suas prendas, mas como mais amante da verdade e não ofender os respetos particulares e jurisdição geral dos postos direi o que se me oferece sobre querer subordinar o capitão-tenente ao sargento-mor da artilharia ou este a ele, embarcados.

Só com a razão de poder mandar na ocasião, o que se deve fazer, vi eu já governar a oficiais de patente com corpos quem a não tinha, nem ainda as honras de soldado, porque é tão elevada a razão de saber, que predomina o maior emprego, isto suposto.

Além de não ser estilo mandarem oficiais de infantaria ou artilharia aos oficiais do mar, nem se compadecerem os empregos, pois o saber mover a artilharia é muito diferente do governo de um navio, o sargento-mor da artilharia não governa capitães de infantaria, como pode subordinar o capitão-tenente a quem aqueles estão subordinados.

[fl. 303] O capitão-de-mar-e-guerra governa o navio, em seu lugar o capitão-tenente como especialmente o manda a sua patente e sem comum prática o sargento-mor não sucede no governo ao capitão-de-mar-e-guerra, como não está logo subordinado a quem pertence o domínio.

Mais, se o capitão-tenente há-de ter o governo da nau como não há-de ter o da infantaria que lhe fica sujeita, pois sempre o governo-geral inclui o particular sendo impraticável alternar a jurisdição, porque quando se diz superior a respeito do subordinado entende-se ser maior em todo o acesso e não como queria o sargento maior, que o capitão-tenente na artilharia lhe fosse subordinado por alternativa.

Mais, se o capitão governa a nau deve determinar-lhe as acções e dispor-lhe os movimentos e assim fica-lhe subordinado a artilharia, cuja operação pertence a quem rege a nau, que aliás mandará cada um dos oficiais o que quiser e não haverá união e regularidade na obediência, que sem ele não pode haver bom governo.

É suposto os oficiais nos seus empregos devam ter exercício, não altera esta ordem o estarem subordinados a quem tem o maior domínio, o capitão-tenente governa a infantaria, a gente do mar, onde se inclui os artilheiros, manda o navio, dá [fl. 303v] as salvas, faz sinais com a artilharia assim para os movimentos da peleja como para a ordem da marcação, como logo não governa ao sargento-mor que não tem tal jurisdição.

Nota: E menos pode destruir o que fica dito o argumento que em contrário se pode fazer e vem a ser que o capitão-tenente tem menos carácter que o sargento-mor, porque este é mais que capitão e que como tal os governa e que o capitão-tenente, se governa capitães de infantaria não é por ter maior patente pois é capitão-tenente e só tem a maioria de governar os da infantaria como mais antigo o que não milita com o sargento-mor, pois é oficial de maior carácter a quem o de menor deve estar subordinado.

Respondo que a jurisdição dos postos não se regula pela denominação senão pelo exercício e emprego que cada um tem. Tenentes-gerais em França correspondem a mestres de campo a gerais entre nós, tenentes-gerais entre nós correspondem a tenentes-coronéis, amiral, entre os estrangeiros, é o primeiro general da armada e entre nós é o segundo, na guerra passada governou as armas portuguesas Joane Mendes de Vasconcelos [fl. 304] com a denominação de tenente-general e com esta era o general supremo na corte e Duque que é o maior general em Portugal governa a principal província, tem a denominação de mestre de campo, junto a pessoa e o general da armada que é o capitão general, tendo maior denominação de patente, não tem exercício senão no mar.

É lei e espírito militar governar em lugar do primeiro posto o seu imediato, o capitão-de-mar-e-guerra na nau é o maior oficial e o que mais ampla jurisdição tem no navio, o seu segundo e com a mesma jurisdição é o capitão-tenente deve ele logo governar, os postos avulsos e sem corpo não têm governo rotativo e comum como os mais incorporados e regimentados razão porque o sargento-mor da artilharia, cujo carácter é como ad norem, tem exercício, não governa capitães de infantaria nem a infantaria e se governa a gente da artilharia, governa-a como sua e subordinada pelo exercício, per accidens, sem ser regulada e regimentada com honras militares, [fl. 304v] o capitão-tenente governa capitães de infantaria como oficial maior, próprio e especial do navio.

O capitão-tenente não governa os capitães de infantaria como capitão mais antigo, que então rolaria com eles, governa como capitão de maior carácter e de diferente emprego porque os postos que se governam pela antiguidade rolam entre si, como o sargento-mor de qualquer regimento que governa capitães e não rola com eles, senão com os do seu carácter, ainda o capitão de granadeiros sendo capitão só com a regalia de ser dos granadeiros governa os capitães ligeiros e não rola com eles senão com os do seu exercício, pelo que se fica vendo o pouco fundamento em que estribou o sar-

gento-mor artilharia a sua dúvida, pretendendo governar ao capitão-tenente cujos exercícios se não compadecem, devendo reger toda a acção do navio quem o governa.

Os artilheiros são obrigados a tratar da artilharia e laborar com ela em toda a operação, fazem quarto de vigia à popa, juntamente com os marinheiros, ajudam ao leme, laboram todo o cabo, fazem e ajudam a toda a faina que se oferece como bracear, caçar e carregar pano, colher cabos andar ao cabrestante, [fl. 305] içar aos aparelhos água, mantimentos e tudo o que entra e sai do navio em guindagem, são obrigados içar água para o tinelo, alternando com os marinheiros, conduzir ao portaló todo o peso e antigamente baldeavam o navio por dentro, ferravam a maior hoje se dissimula com eles, nesta parte, por ser gente sem esse uso e inábil para ferrar pano, não baldeiam por terem sido soldados, que ainda que já o não são conserva-se-lhes essa isenção.

Os artilheiros assistem as fainas de dar por davante e virar em roda, por esta ordem, os que estão de quarto pegam nos braços, os de retém, na escota grande.

Quando embarca corpo de gente de artilharia, regimentado, governa-se este e os seus oficiais como os da infantaria recebendo ordens pelos seus sargentos, que distribuem e fazem executar pela sua gente, fazendo encartuchar, carregar a artilharia, atracá-la e laborá-la em toda a operação em que se move.

O oficial maior da artilharia toca-lhe fazer, [fl. 305v] ou mandar fazer, exercício à gente da artilharia e a toda a sua guarnição, o que há-de ser repetidas vezes para que na ocasião a tenha destra e saiba cada um o que há-de administrar, para que jogue a artilharia com vigoridade e veemência.

Aos oficiais da artilharia toca mandar fazer tacos, tranças, enxofrá-las, acendê-las para a tina das cordas, como também mandar ensebar ouvidos, tapas e caia-las, ensebar eixos e alcatroar os socos das peças.

A gente da artilharia faz a sentinela da porta da praça de armas e as das tranças à tina das cordas, porque aos artilheiros pertence acendê-las, se bem tenho por abuso fazer sentinela quem não é soldado, pois se prova que a sentinela do paiol da pólvora a fazem os soldados e a da tina das cordas, mas somente de dia, o que não é justo que seja assim nem que a infantaria se poupe a esse trabalho, pois não faz outra coisa pelo que lhe tocam as sentinelas, principalmente as do fogo e se as devem fazer de dia, melhor de noite, quando é mais preciso ter cuidado.

Capítulo XLI - Da obrigação do condestável ou de quem faz o seu posto

[fl. 306] O condestável governa toda a artilharia, castiga a sua gente e prende em flagrante delicto, até dar parte, faz quarto de vigia no do piloto e governa os seus subordinados como os seus sotas condestáveis, que alternam com ele nos quartos. É obrigado visitar todos os dias a artilharia e mandá-lo fazer, de cujo estado dá parte aos capitães-tenentes, porque cada um governa a sua bateria, deve rever de quando em quando o cartuchame e reformá-lo com ordem de quem governa.

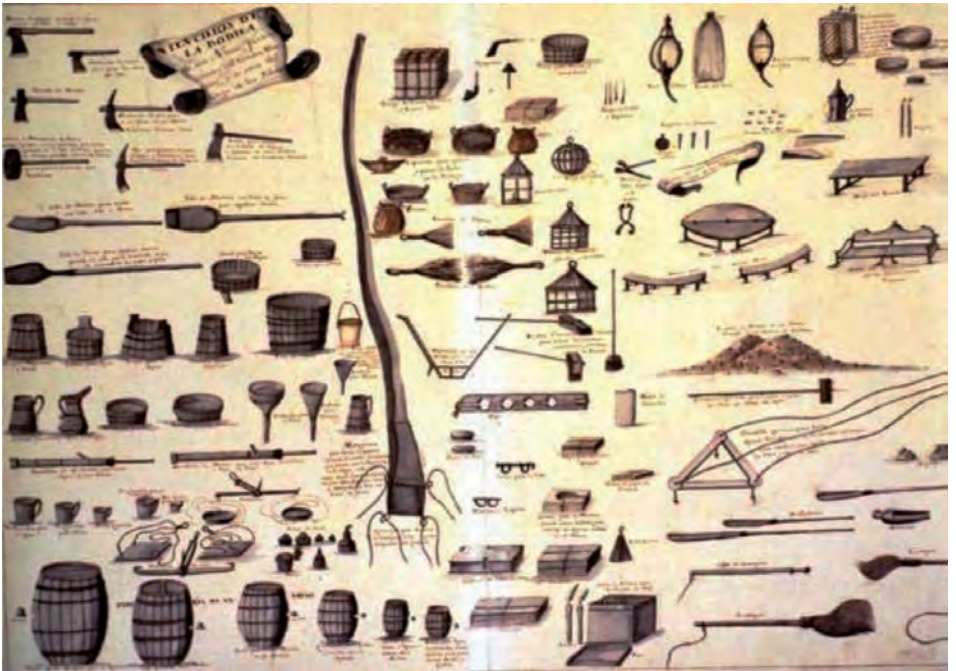
Capítulo XLII - Da obrigação do sota condestável

O sota condestável na ausência do seu maior tem a sua jurisdição, faz quarto de vigia no do mestre, nomeia a gente para os quartos, para o leme e faz laborá-la, encartuchar e trabalhar com a pólvora, o que toca à gente da artilharia.

Capítulo XLIII - Da obrigação do meirinho e seu fiel

O meirinho é o que dá conta da pólvora e de toda a fábrica de artilharia, como consta do seu regimento sem que ninguém deva introduzir-se na sua arrecadação, [fl. 306v] pois ele é o que recebe e o que dá conta.

O meirinho leva cepo, algemas, grilhões, mas nem por isso faz o castigo de o pôr porque o ministro dessas execuções é o sargento-de-mar-e-guerra, mandando-os pôr pelos grumetes ou pelo tambor.



Palamenta do paiol, in Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, 1719-1756.

Do fiel do meirinho

O fiel do meirinho tem obrigação de arrumar o cartuchame e servir no paiol da pólvora, dando conta do que o meirinho, lhe entrega e ordena, assim meirinho como o seu fiel são sempre artilheiros como os mais.

Nota: O meirinbo ainda que é primeiro do paiol da pólvora, não pode abri-lo sem ordem de quem governa o navio e hoje não pode lá ir ninguém sem o acompanhar o condestável, como as ordenanças mandam.

Capítulo XLIV - Da obrigação da infantaria no serviço do mar

A guarnição de infantaria no serviço dos navios de guerra, tem regularmente o mesmo exercício que nas praças de fronteira, monta as guardas com armas, bandeiras e caixas, guarnece postos, faz rondas e sentinelas, [fl. 307] forma em batalha por contra marcha ou diversão, por contra marcha de filas ou fileiras, faz fogo como em campanha, anda com carga cerrada ou por pelotões ou por fileiras inteiras abrindo por meias fileiras e formando na retaguarda por diversão com fileiras inteiras, sabem estes manejos, não devem ter exercício nos navios excepto se se fazem para aprazer.

Forma em batalhão, como modernamente se pratica e faz o maneiio da arma com a propriedade com que em terra a executa, em quartos de conversão e, se necessário é para aprazer os circumstantes, faz fogo por pelotões, perdendo e ganhando terreno, forma praças vazias, dobra filas e fileiras, descreve figuras triangulares, quadrados ou octógonos, deduzidas dos quatro esquadrões gerais, como quadro de gente quadro terreno dobre e três dobre, o que até aqui não tinha muito uso e menos necessário é para os navios, o que não articulo pelo não entender assim, mas para que se veja que ainda que sobre as águas se pode manejar as armas como em terra e que servem de divertimento ao descanso náutico, pois em levante o que mais enlevasse aos estrangeiros era ver sobre os navios como as nossas tropas manejavam as armas com destreza e acerto.

[fl. 307v] E como a nossa infantaria tenha no mar o mesmo exercício que em terra, logra embarcada os próprios privilégios e liberdades que nas praças, a respeito de quartel e guardas e penas nos crimes que comete, o que se determina segundo as ordenanças militares, o que toma nova forma pelas instruções novas para o serviço dos navios.

A infantaria é obrigada ajudar as fainas, a saber levar a amarra andando ao cabrestante, ao fazer-se o navio à vela laborar com os cabos, bracear, içar, caçar e carregar o pano acima, tanto nestas manobras como na ocasião do tempo, do que andam já tão destros, principalmente os soldados da armada, que sem lembrança o fazem e sem diferença dos marinheiros.

Quando a nau dá por davante ou arriba em roda, são obrigados a caçar as escotas da maior e traquete, com diferença que a companhia que tem a guarda vai à escota do traquete e a que tem retém, isto é a que ultimamente saiu de guarda, vai à escota grande, tocando então aos artilheiros que estão de guarda os braços da vela grande, gávea e gata e aos de retém a escota grande, aos marinheiros o amurar [fl. 308] e bracear o pano de proa e aos grumetes e pajens amurar a maior ao cabrestante, o que findo vão logo ajudar a escota do traquete, como os marinheiros depois de acabarem a sua faina e os artilheiros praticam o próprio com a escota grande, porque a infantaria só não pode como também só à gente do mar lhe não é possível.

Ao dar fundo é obrigada a infantaria a vir acima carregar brióis e apagapenóis e cerzideira, para que as manobras se façam com a brevidade e prontidão e sem vergonha, pois a guarnição de porta-

lós para dentro não é senão para marear, manobrar e pelejar na ocasião e quem com mais desembarço e destreza o faz melhor, mostra que sabe da arte.

A infantaria toca a escolher o legume de toda a companhia, o que pertence à companhia do retém, para que os mais possam ter a sua folga livre, têm esta pensão para remunerar o serviço que recebe da gente do mar em lhe darem água para tinelo e conduzirem-lhe os mantimentos, além de que a infantaria é gente menos ocupada e a que menos trabalha, pois não faz quarto, ficando-lhe descanso e tempo para aquela curiosidade.

[fl. 308v] Quando se manda a gente à borda é obrigada saltar também a infantaria, como ir à enxárcia para dar as boas viagens ou vivas, porque como isto seja cortejo e saudação geral devem todos os do navio fazê-lo e porem-se em parte onde os vejam, o que é estilo comum entre todas as nações, além de que servem estes movimentos de adestrar os soldados para subirem às gáveas, para daí deitarem as granadas, perdendo o medo de saltar a enxárcia para as abordagens.

Em França e nas mais nações, não logram os soldados de marinha as honras e privilégios que a nossa infantaria conserva sobre os navios, porque entre eles não tem distinção os soldados dos marinheiros no serviço do navio, nem as penas desigualdade, porque tanto o soldado como o marinheiro é açoitado ao cabrestante, se na culpa são semelhantes, praticando fazer o crime a todos iguais e no trabalho irmãos, hoje as novas ordenanças alteram algum tanto esta prática.

E só os seus guardas-marinhas, [fl. 309] que são cavalheiros da primeira nobreza e hierarquia ilustre, são os que logram as honras militares, com distinção do que fique conhecendo a nossa infantaria o que deve saber merecer as honras que logra nas naus portuguesas, porque todos as têm iguais, desde o primeiro soldado ainda que filho de qualquer grande como de título, até ao ínfimo soldado de leva, sem diferença nem distinção enquanto ordem militar.

Os privilégios que gozam os soldados são incorporados em direito, como cita Medeiros em Perfeito Soldado, sem distinção do general ao soldado mais raso, porque quiseram os imperadores romanos, que eles foram os que ampliaram mais do que ninguém as honras militares, que o privilégio dos soldados fosse igual, porque entenderam que quem na ocasião concorre para a glória, sem diferença, era bem nas honras militares tivesse igualdade sem dissemelhança, particularizando então a política de guerra no culto, estilos e continências, para se reverenciarem os que governam, pois é justo que tenha no traje distinção, quem no governo tem superioridade.

[fl. 309v] A infantaria, na ocasião, lhe toca defender o navio como principal gente de guerra pois em primeiro lugar este é o encargo que professa, deve nas abordagens ser a primeira que entre os navios inimigos, que rechace qualquer golpe de gente que possa abordar a nau, deve embarcar nas lanchas ou escaleres quando se armam para abordar os brulós ou ir render qualquer navio, que dispute o entregar-se, toca-lhe o deitar granadas, laborar com a artilharia como as principais armas para a expugnação náutica, no que deve cuidar especialmente pois ela só é a que bate os navios e, sem mais ajuda, os obriga a renderem-se, em diferença das abordagens que facilmente se rechacem e pouco será que reccar o combate quando o inimigo não saiba laborar a artilharia, portanto devem os soldados empenharem-se em sabê-la jogar.

Como vamos falando em geral da infantaria e esta a bordo dos navios tenha a mesma regularidade e disciplina que em qualquer praça e nos actos de pegar nas armas ou montar as guardas seja preciso se faça segundo o estilo e manejo com que os corpos armados se movem em entrando na forma e [fl. 310] possa muito bem suceder que se arme o navio sem os oficiais de infantaria, como aconteceu com as naus que proximamente vieram da Holanda, que não tendo oficiais de infantaria traziam corpos armados, que faziam os empregos militares regularmente mandados por um marinheiro que desta profissão tinha mais notícia, logo será conveniente apontar algumas advertências de como se movem os corpos armados da infantaria, no serviço dos navios de guerra, para que os oficiais do mar não ignorem as suas operações, pois são oficiais de guerra que lhe incumbe mandar soldados e havendo-o de fazer devem saber como, do que lhes resultará maior respeito, porque a infantaria tem para si, que os oficiais do mar não saberão dizer a tempo meia volta à direita, por considerarem que têm para isso negação, com efeito os não conhecem por soldados nem lho chamam, pelos julgarem só marinheiros se sabe da arte, ignorando que soldado não consiste em ser alistado e pago mas em saber praticar a guerra, dispendo a parte de se defender e vencer o inimigo segundo a lei natural.

Capítulo XLV - Da obrigação dos corpos armados

O batalhão de infantaria que tomou o nome [fl. 310v] e forma nova, com diferença aos esquadrões antigos próprios hoje na cavalaria, só no nome e não na proporção, consta de qualquer número de gente formada a três de fundo, com a frente que der todo o número, ficando sem prática a raiz quadrada, fundamento de todo o esquadrão, pois é supérflua a proporção par e quadrada e muito mais nos navios onde não pode ter prática, excepto em alguma figura de curiosidade para no porto se exhibir alguma tarde.

Nota: Quem houver de mandar gente ou corpo de soldados armados, para que estes possam operar com acerto deve cuidar muito em evitar a bulha e tirar-lhes a confusão, que de ordinário nasce de falarem todos na forma, ao que dão mais alento do que à vós de quem os manda, devendo ter entendido que o soldado em acção só deve explicar por acções e tanto mais assinalar estas, quanto maior brado dará, porque como objecto do soldado é obrar executivamente deve ensaiar-se nos movimentos e não recitar parolas, pois lhe são precisos os passos para poder aplicar as mãos sem usar da língua, que o descompõem, pelo que devem os oficiais que mandam não consentir, que assim soldados como os mais [fl. 311] do serviço do navio, postos em acção abram boca antes, ao que transgredir esta máxima castigá-lo asperamente, para lhes tirar o abuso de falarem perturbando-se a si e a quem governa, quando só devem obrar.

Nota: Os suíços que é gente que faz vida de soldados, podem-se ver manejar as armas tanto para exemplo como para recreação, porque por maior que seja o corpo em estando formado, não só não toma a liberdade de abrir a boca mas não faz acção, nem ainda mover-se sem o mandar a caixa ou a voz de quem os governa, no que são tão disciplinados e destros que o mesmo é ver mover-se um que todo o corpo ou este que um de per si, porque as acções são tão juntadas e uniformes que qualquer repetida por todos é o mesmo que ficar singular.

Todas as vezes que os soldados fora da ocasião, que ainda nestas convém estarem ornados, porque os homens despidos lá se acanham nas acções, como também fora do exercício da artilharia em se lhe mandando do pegar nas armas devem fazê-lo compostos e vestidos com casaca, gravata e chapéu com presilhas e barba feita, principalmente nos portos ou nas ocasiões de visitas, como acontece cada hora [fl. 311v] nos encontros no mar, porque além de ser política versada entre os homens honrarem-se para aparecerem nos actos públicos e lisonjear a vista a boa presença e com-

postura, é gravidade nos soldados que os que pule para responderem nas acções ao asseio com que se portarem, porque a experiencia mostra cuidar sempre na sua obrigação, aquele que senão descuida dos seus particulares.

[Nota à margem] Ordenanças das Fronteiras, mandam.

Estilo é seguido nos navios de guerra não andar ninguém na tolda, do mastro grande para a ré, descomposto, como cabelo atado, sapato de chinelo, meia caída ou coisa de descompostura e menos os camaradas nas câmaras, porque são praças públicas e de concurso, onde devem andar os homens com ornato e asseio decente ao uso comum, esta foi sempre a criação dos navios de guerra onde não é licito andar como nos barcos de pescar, devendo os oficiais ser os primeiros no seu adorno que diga com o exercício.

Nota: Tendo-me sucedido repetidas vezes o ir a bordo das naus inglesas e de repente sempre achei a taixa composta, com cabeleiras, barba feita, camisa e gravata lavada e a sua proporção a infantaria que pega nas armas [fl. 312] o que fazem sempre em indo oficial de guerra a bordo.

Em pegando a infantaria nas armas com bandeira e caixa ou só com caixas, pegam sempre os seus oficiais nos espontões ou em espingardas, os quais formam na frente cobrindo os lados, porque só em batalha é que formam na mesma fileira, os soldados põem-se em ala com a frente para a mediania da nau com as costas na amurada, ficando quem os cobre para a parte do portaló donde se espera a pessoa a quem se faz a continência de lhe pegar nas armas, ao passar-se-lhe apresentam, porque devem estar ao ombro, sempre o pegar nas armas é na tolda ou no convés que é o mais seguido, oferecendo uma ala que é o mais versado ou duas, uma de bombordo e outra de estibordo o que se entende na tolda ou pegando toda a guarnição nas armas como a el-Rei ou ao general, se vai a bordo de visita, que então se garante toda a nau em cima, como nos castelos de popa e proa, tolda e bordas, por companhias formadas em batalha com os seus oficiais, tocando os tambores à marcha, segundo o que neste caso dispõem as Ordenanças Militares, advertindo que o pegar a infantaria nas armas, com baioneta é a maior reverencia a quem se rende esta honra.

Quando a infantaria pega nas armas [fl. 312v] sem caixa não pegam os oficiais nos espontões como diremos em seu lugar, quando tratarmos das honras e continências militares.

Quando se manda a infantaria pegar nas armas e se forma em batalhão no castelo de popa ou tolda, forma-se este pelo seguinte modo: reparta-se a gente em fileiras a três de fundo, como na guerra se pratica, por serem só os que unidos e formados em linha podem fazer fogo sem se queimarem ou a dois de fundo, que é o que pode ter prática com menos embarços, põe-se em fileiras perfilados de ombro a ombro e de peito a espalda, se for para fazer fogo e se para manejar em distancias proporcionadas, de sorte que se possam mover no centro, sem se impedirem.

Capítulo XLVI - Dos termos militares e suas definições

Todo o batalhão tem frente, fundo, lados, centro, filas, fileiras, vanguarda, batalha e retaguarda, guarda a proporção tripla, porque sempre consta de três fileiras com mais ou menos frente e três de fundo determinado.

Nota: Suposto em [fl. 313] Pfejñger se possam ver as definições dos termos militares contudo como queremos instruir inteiramente um oficial no serviço do mar, diremos as principais que tocam a qualquer batalhão.

Ala de soldados - Se diz qualquer fileira que eles formam em frente. [fl. 313v]

Brigadas - Se diz corpos grandes, que se compõem de corpos menores mas todos inteiros, dividindo-se a linha em partes separadas para operar individualmente ainda que se achem unidas que as brigadas estejam todas juntas em acção e da mesma sorte se entendem os pelotões, com a diferença que sempre são partes de corpo e não corpos inteiros como nas brigadas. [fl. 314]

Centro - Se diz o meio do batalhão, dividido da vanguarda à retaguarda em duas partes iguais. [fl. 313]

Coluna - Se entende linha de soldados formados, marchar em coluna se entende marchar de costado comumente. Se diz quando a linha se reparte em partes ficando estas em linha se lhes dá mão, colunas. [fl. 315]

Companhia - Se diz tantos soldados com um capitão e mais oficiais particulares de que é superior, vale tanto como um agregado de gente de um regimento, de uma brigada e esta de um exército que é um numeroso corpo de gente que se compõe de muitas pessoas regulado com disciplina e ordem para se reger. [fl. 314v]

Corpo de gente - Se diz um agregado de oficiais e soldados subordinados a um que os governe.

Costado - Se diz o lado do batalhão, principalmente quando se move para qualquer dos lados, que então se chama marchar de costado.

Destacamento - Se diz dos soldados de várias companhias ou estas de vários corpos, um de gente avulsa para ir a alguma acção, o que na guerra se faz por não arriscar corpos inteiros.

Esquadra - Se diz a parte de alguma companhia dividida em tantas partes ou também algum corpo maior, separado enquanto esquadras. [fl. 315]

Fazer alto - É para suspendendo a acção.

Fazer resenha dos soldados - É contá-los como alistá-los pondo-os em minuta.

Filas ou fila - Se diz a linha que formam os soldados da vanguarda à retaguarda, postos em ordem de peito e espalda. [fl. 313]

Fileiras ou fileira - Se diz a linha que os soldados formam em frente ou de ombro a ombro. [fl. 313v]

Forma de batalha - Se diz pôr os soldados em ala, fazendo frente simples de uma fileira ou composta como em batalhão. [fl. 314]

Forma - Se diz a ordem das fileiras e filas com que os soldados marcham ou formam o batalhão. [fl. 313v]

Frente - Se diz a face do batalhão, toma-se pela primeira fileira da vanguarda e segundo as pessoas que conta em linha, se diz ter mais ou menos frente, porque então forma maior ou menor extensão de lado a lado. [fl. 313]

Fundo - Se diz a distancia que ocupa em linha o batalhão, de peito a espalda, isto é de vanguarda à retaguarda, donde vem dizer-se mais ou menos fundo, segundo as pessoas que o batalhão conta em fila.

Lados - Se diz os flancos, que o batalhão forma nos extremos, tomado pela frente.

Leva de soldados - Se diz uma enviada deles remetidos para alguma parte servirem. [fl. 315]

Linha - Se diz os soldados formados em ala, fazendo uma frente para poderem todos pelear com ordem e sem confusão. [fl. 314v]

Manga de soldados - Se diz por qualquer fileira em ordem, mas é termo antigo. [fl. 313v]

Marchar à desfilada ou desfilar - Se diz não marchar formado, mas sim fileira por fileira ou fila por fila. [fl. 315]

Marchar em batalha - Se diz marchar de frente formados os soldados em linha. [fl. 314v]

Marchar em tropa - Se diz marchar sem forma.

Patrulhas - Se diz tantos soldados sem forma cuja cabeça é um dos companheiros. [fl. 315]

Pelotões - Se diz o batalhão dividido em secções, fazendo partes separadas, conservando sempre a forma para que cada uma a que se chama pelotão possa em tempo particular e distinto de todo o corpo, operar. [fl. 314]

Praça vária - Se diz formar o batalhão com um claro no meio, coberto por igual com quatro lados que constem de fileiras e filas ou de fileiras.

Regimento - Se diz um corpo de companhias de soldados com oficiais gerais e particulares por um cabeça, segundo as leis e estilos militares. [fl. 314v]

Retaguarda - Se diz a espalda do batalhão que é aquela parte que lhe faz as costas. [fl. 313v]

Troços ou troço - Se diz a linha dividida em corpos formados, para poder marchar com divisão mas com a forma de linha. [fl. 314]

Vanguarda - Se diz a frente do batalhão, que é aquela parte que olha para o inimigo. [fl. 313v]

De propósito troquei alguns termos militares menos necessários, que ainda que no serviço dos navios não possam ter prática, convém não ignorar os mais gerais para se saber mandar uma armada, porque posta em batalha nas suas operações estila os mesmos termos e vozes, que qualquer exército e como os oficiais de mar, sejam também de guerra, fica-lhes próprio o saberem os termos militares [fl. 315v] por onde se explicam os que militam, com advertência que os não devem ignorar e é preciso que os saibam.

Capítulo XLVII - Do manejo da arma que se pratica a bordo

Para o manejo da arma se usa das vozes das ordenanças, por serem gerais e comuns entre todas as nações com muito pouca ou nenhuma diferença ou se usa de alguma abreviatura, mandando o manejo por vozes sumárias, que cada um inclua todo o movimento que envolvem vários ou também a toque de caixa, o que é muito versado e menos molesto para quem manda como quem maneja, associando a cada manejo pancadas e rufos certos, o que não tem confusão, porque como os soldados, andando versados, sabem ao manejo os movimentos que hão-de fazer ao mesmo tem-

po que o golpe da bagueta fere a caixa, obedecem eles na acção, que tanto pode o exercício e boa ordem que une as acções multiplicadas e ajusta vontades diversas.

Os soldados devem estar direitos sem se recostarem mais em um pé do que em ambos, os cabelos metidos nos chapéus e estes bem [fl. 316] postos, armas firmes e direitas no ombro, as culatras das espingardas que olhem todas a abotoadura da casaca, a mão esquerda que é a que segura a arma no ombro, que fique por cima da culatra e o cotovelo bem chegado ao corpo inclinando sobre o ombro esquerdo os fechos da arma para a parte de fora, que logo case bem a espingarda no ombro, advertindo que devem ter sentido no que se lhe manda e calar a boca.

Depois de se lhes mandar apresentar as armas apontá-las metendo-as à cara, dar fogo, escorvar e carregar, meter a baioneta e apresentar outra vez as armas com tempos medidos e movimentos certos, se manda andar à direita e à esquerda por quartos aos lados e por meias voltas à retaguarda, vanguarda e centro, cujas vozes não repito por serem trivialíssimas, manda-se dar os botes de baioneta perdendo e ganhando terreno, o que é necessário que saibam dá-los com união e bom impulso, para que no debate não percam a forma e possam romper o inimigo impetuosamente, cuja forma de peleja é mais forte que se tem inventado por combate à força unida, vindo [fl. 316v] aplicar os golpes os mais vigorosos, manda-se descansar sobre as armas, pô-las em terra, abaixar as armas, pôr a baioneta em seu lugar, apresentar armas e ultimamente pô-las ao ombro e não em retirada, porque temos ainda que satisfazer os curiosos; estes movimentos, como já fica advertido, hão-de ser tão medidos e iguais que não pareça mais que uma acção, suposto o batalhão conte muitos homens.

O saber andar à direita e esquerda e sobre os lados, conservando sempre o mesmo terreno, se faz com advertência de fazer do calcanhar do pé esquerdo pião, o que serve para fazer quarto de conversão, meias conversões e conversões inteiras para perder e ganhar terreno com corpos inteiros e formados conservando sempre a mesma proporção.

Quarto de conversão se diz quando o batalhão repartido em partes e com alguma destas ou todas ou com o batalhão inteiro o que é mais impróprio, se descreve com o corpo formado, conservando fileiras e filas, sobre qualquer lado, a quarta parte de um círculo, de sorte que [fl. 317] anda o corpo todo formado sobre qualquer lado. Se anda sobre o esquerdo é este pião e anda o lado direito às avessas, se anda sobre o direito que então é firme, anda o esquerdo.

Meia conversão e conversão inteira se faz da mesma sorte que o quarto de conversão, com a diferença se é meia, descreve meio círculo com o corpo todo ou parte sobre qualquer dos lados, se conversão inteira que então se faz quando é necessário desocupar o terreno trocando lados, por como o corpo todo dá volta ou descreve círculo inteiro, troca os lados, ficando o da esquerda no direito o que neste é melhor mandar marchar a ganhar terreno sobre o lado que se elege, sem ficar com a imposição de se trocarem.

Para ganhar terreno sobre a retaguarda, abrindo por meias fileiras e formando com fileiras inteiras, por reversão, o que não tem prática em acção, mas tocamos isto por curiosidade. Manda-se a fileira de vanguarda somente voltar caras do centro para os lados à direita e esquerda e que marche para a retaguarda, formando a mesma fileira [fl. 317v] com caras à vanguarda ficando os lados nos próprios lados e os do centro no centro e deste modo os que forem entrando na fileira formarão por reversão, que formará o que me seguia no meu lado avançando-se-me, razão porque aponto este

manejo para que se saiba formar por reversão se for necessário, se bem na prática tem pouco uso e da mesma sorte se continuarão as mais fileiras para perder terreno e [para] ganhá-lo se pode fazer o mesmo, sobre a vanguarda.

O fazer fogo por pelotões que nas naus pode ter prática ou para a ocasião ou no exercício para a galanteria, porque não é censurado ao cavaleiro correr na paz a lança que há-de empunhar na guerra, antes é muito lícito esse ensaio, se faz na forma seguinte: formando o batalhão em batalha, divide-se a linha em pelotões segundo a extensão dela, que venha a ficar cada pelotão igual em número com os mais, v.g. a fileira de vinte homens dá quatro pelotões de cinco homens cada um que vêm a ser dois pelotões dos lados e dois do centro. Manda-se a toque de caixa o que parece melhor, [fl. 318] porque de ordinário nas naus se se faz por brinco e divertimento excepto o exercício de fogo, assina-se dois golpes de bazueta e um bom rufo, este para dar fogo, daquele um para apresentarem as armas e o outro para as apontar, fazendo fogo os pelotões por alternativa de dois em dois, como um do lado e outro de centro com interpolação, por este mesmo estilo se pode fazer fogo perdendo e ganhando terreno, o que não tem prática fora de campanha.

Desfilar por filas ou fileiras por contra marcha se faz por fileiras, mandando voltar caras à direita e à esquerda isto é v.g. a fileira da vanguarda volta caras para o lado direito, a fileira do meio, se o batalhão [tem] três volta caras para o lado esquerdo e a fileira da retaguarda volta para o lado direito, semelhantemente por filas se pratica este manejo, principiando por qualquer dos lados voltam caras as filas por alternativa, para a retaguarda seguindo cada fila ou fileira a que lhe marcha adiante, pelo seu lado faz-se o desfiladeiro certo ou para se retirar a gente o que agrada ver no fim, ou tornando a formar ocupando outro terreno, eu [fl. 318v] suspendera aqui o manejo, que para o que até aqui se pratica sem esquadrões nem figuras o que nunca teve serventia no combate, temos dito bastante, mas estou vendo que me dizem que visto que tomei a pena e rompi a modéstia marinheira, havendo-me já alargado com exercício supérfluo que não tem nem pode ter prática sobre os navios para onde escrevemos, lícito me ficará, suposta inclinação militar o reduzir ao menos este batalhão a uma figura ainda que seja o polígono de menos lados, como um triângulo.

Suponhamos o nosso batalhão de nove de frente e três de fundo, quadremo-lo para fazer um esquadrão quadro de gente que é o fundamento de todo o esquadrão e figuras, sai e por raiz do seu quadrado, cinco de frente e cinco de fundo. Reduzamos agora este esquadrão a um triângulo isósceles com dois lados iguais e um desigual cujos ângulos são semelhantes, formando em cinco fileiras a saber: a primeira de nove homens, a segunda de sete, terceira de cinco, quarta de três e quinta que é a que resta de um só homem e para reduzir agora o esquadrão à sua primeira forma repartireis a [fl. 319] figura em dois triângulos rectângulos, ficando um menor que o outro a saber, um de dez de homens e outro de quinze por ser todo o esquadrão de vinte e cinco, partido o triângulo em dois se mandará marchar o menor sobre a retaguarda e para o lado direito, formando sobre o triângulo maior, dividida a figura pelo centro o lado que ficar fazendo o triângulo menor, por onde se dividiu, será lado direito do quadro de gente.

Será justo retirar a gente pondo as armas em retirada o que se faz pondo-as a ombro, com as culatras para cima e mandando-lhe fazer uma contra marcha em desfilada como já dissemos, advertindo que contra marcha é marcharem os soldados no mesmo esquadrão ou batalhão uns contra os outros, como quando uma fileira marcha de um lado para o outro que vem a ser marchar uns para o

lado direito contra os para o esquerdo, o que por maior apontamos, para mostrar que também sobre os navios se move a gente e se manejam as armas e na ocasião se exercitam, sem inveja das de terra.

Alguns termos que deixamos de apontar é [fl. 319v] por serem trivialíssimos e são comuns que vulgarmente se não ignoram.

Visto que temos dito das obrigações da infantaria em geral, digamos agora das que toca a cada um dos seus oficiais, em particular, para saberem desempenhar merecendo a glória do acerto e conciliando crédito às armas que professam.

Capítulo XLVIII - Da obrigação dos postos da infantaria sobre os navios

Os oficiais e os corpos da infantaria embarcada sempre guarnecem, cada um de per si, posto determinado e particular para cada um mandar na ocasião somente, porque fora dela não governa mais que nos quartéis das suas companhias e na guarda, a companhia que a faz, cujas ordens seguem de quem governa a nau.

Os oficiais de infantaria embarcados ou depois de nomeados para a guarnição da nau, tanto em terra como no mar, sempre são subordinados dos oficiais de mar-e-guerra [fl. 320] de maior ou de igual grau e só em lugar destes é que tem governo no navio, porque podem mandar com igual jurisdição à dos oficiais de mar, os oficiais marinheiros em concorrendo com os oficiais de infantaria sempre estes os subordinam.

Os oficiais de infantaria, em flagrante delito no rancho das bandeiras ou nos seus quartéis, podem prender, pelo que toca à economia das suas companhias, e meter de golhilha aos seus subordinados mas para mesas de cepo pedem licença ao capitão-tenente de guarda do que dá parte ao capitão-de-mar-e-guerra como o faz de qualquer outra prisão. As novas ordenanças alteram este estilo porque só manda castigar quem governa.

Mas suposto na nau se não deva fazer prisão ou castigo, por ordem especial sem que dela se dê parte ao governador da nau, contudo descrimina-se-lhe que os capitães de infantaria possam nos seus quartéis, carregar de armas a algum soldado que mereça correrão particular e o mesmo se pratica com os subalternos, tendo estes a mesma regalia quando governam.

Aos oficiais de infantaria toca o darem licença aos seus para irem a terra lavar roupa, mas há-[fl. 320v] de ser com permissão do capitão-de-mar-e-guerra e os licenciados dão parte ao capitão-tenente de que vão e vêm, para a dar ao comandante, da mesma sorte lhes toca, aos oficiais de infantaria, o nomearem nos seus corpos os destacamento para qualquer acção, porém o cabo maior pode absolutamente nomear e dar licença a quem lhe parecer, como seja em particular e não em geral porque como quem manda só sabe como quer que a ordem seja executada, é razão que possa eleger o sujeito que sabe a pode desempenhar, neste caso e em outros semelhantes é que toca ao superior nomear de potência, que fora disso é jurisdição privativa concedida aos oficiais da companhia, como

mandam as ordenança militares; hoje as novas instruções mandam o contrário, porque só dá licença quem governa o navio.

Aos oficiais de infantaria toca assistir com os seus corpos a todas as execuções de justiça, razão para apoiar como defensores próprios dela.

Capítulo XLIX - Da obrigação do coronel

[fl. 321] O coronel embarcado com corpo de guarnição governa a nau como cabo maior, ficando seu segundo o capitão-de-mar-e-guerra e seu subordinado imediato e na nau do general tem o mesmo governo, imediato na voz ao general, mas especialmente governa a infantaria e ao capitão-de-mar-e-guerra a gente do mar.

Capítulo L - Da obrigação do sargento-mor

Ao sargento-mor toca repartir as guarnições, metê-las no principal corpo da guarda, fazer exercí-cios aos soldados, receber ordens do coronel e distribuí-las ao seu ajudante e recebê-las deste quando vem do general e levá-las ao seu coronel. É oficial e corretor dos oficiais e soldados, que os faz fazer a sua obrigação, já com prisões, já com advertências e exemplo.

Capítulo LI - Da obrigação do ajudante

Ao ajudante toca receber, levar ordens e distribuí-las, fazer exercício e meter as guardas principais.

Capítulo LII - Do capitão de infantaria

Ao capitão de infantaria ou de granadeiros [fl. 321v] que prefere aos mais, governa particularmente a sua companhia e disciplina-a, guardando a ordem que lhe dão e fazendo-a observar pelos seus soldados, subordina ajudantes e tenentes etc.

Nota: Quase que está introduzido que os capitães de infantaria não fazem a obrigação de capitão-tenente, com pouco fundamento e menos razão militar, pois não obsta dizer que é porque os capitães-tenentes são oficiais de ordens e os capitães de infantaria não, porque um capitão de infantaria faz a obrigação de sargento-mor, na sua ausência toma partes e leva e distribuí-as por ser exercício da obrigação do posto de sargento-mor, que lhe é superior, como não quer logo exercitar o posto de capitão-tenente, sendo-lhe superior, levando e recebendo partes ao capitão-de-mar-e-guerra que na sua nau tem maior jurisdição que coronel algum no seu regimento.

Se em todos os postos sucede no governo o imediato, por passar a jurisdição do maior ao segundo, como não sucede no exercício de capitão-tenente o capitão de infantaria pois é o seu segundo, sem entrar em questão a nobreza dos postos pois ambos são capitães, [fl. 322] eu persuado-me que muitos postos se não exercitam por se lhes não sofrer as pensões, por não dizer, por se não saber em servir, que parecerei apaixonado e imodesto que se assim fosse não haveria paisanos.

[Nota à margem] Por decreto de el-Rei D. Pedro 2º que os capitães de infantaria passavam a capitães-tenentes o que se praticou.

D. Francisco Manoel que cuidou mais na profissão militar do que no hábito de frade, sendo capitão de infantaria exercitou no mar de capitão-tenente, com tanto acerto que havendo já passado muitos anos ainda hoje se conserva a memória.

***Nota:** Na Armada de Levante nomeou o nosso general um tenente ligeiro de infantaria para exercitar de capitão-tenente, sucedeu este concorrer com o capitão de infantaria sobre governo não querendo nenhum deles sujeitar-se ao governo do outro, o que decidiu o general em favor do tenente dizendo que era razão tivesse maior superioridade quem tinha no exercício maior domínio, pelo que ignoro senão é pela razão do trabalho de capitão-tenente qual seja e porque não exercitam este posto os capitães de infantaria.*

Capítulo LIII - Da obrigação do tenente

O tenente é o segundo oficial da companhia, seguindo a voz do termo de tenente que vale o mesmo que o segundo, o lugar de outro que lhe é primeiro tem *[fl. 322v]* obrigação de reger a companhia na ausência do seu capitão, deve exercitá-la no manejo da arma, cuidar da limpeza desta e no asseio e compostura dos soldados, examinando-os, se conservam as munições que lhe entregam, pelo que passa a mostra à companhia repetidas vezes, serve de ajudante e vai às ordens.

Capítulo LIV - Da obrigação do alferes

Ao alferes toca levar a bandeira e na ausência do tenente tem o mesmo exercício, hoje nos navios são obrigados mandar fazer a limpeza da nau, como também os tenentes.

Capítulo LV - Da obrigação do sargento

O sargento é o oficial que leva as ordens ao seu capitão, o que dá conta da companhia e das armas, o que municia e o que trata da sua economia particular, disciplina-a e rege-a nas guardas, toca-lhe deitar as rondas.

Capítulo LVI - Da obrigação do cabo de esquadra

O cabo de esquadra *[toca]* render sentinelas, pô-las nos seus postos e nomear as rondas particulares e exercitar no manejo da arma os soldados da sua esquadra, serve *[fl. 323]* de sargento por impedimento de algum.

Temos dito com a brevidade possível as obrigações militares para que cada um, em geral, possa reger em particular os encargos da sua obrigação e conseguir-se a boa ordem e acerto que pede o serviço feito sobre os navios de guerra e, para o mesmo fim, continuaremos com a mesma brevidade a política militar, como assim pertence.

Mas tudo o mais que não diremos a respeito da infantaria o exercício o continuará advertindo sempre, seguir as Ordenanças Militares por o que elas determinam se pratica tanto em terra como no mar, porém, de presente as Instruções Novas para o serviço das naus, alteram muitas delas, o que se deve combinar.

Capítulo LVII - Dos privilégios dos soldados

Já dissemos que Medeiros em Perfeito Soldado aponta ainda que em suma os privilégios dos soldados ao que me reporto e só direi algumas honras com que são tratados; os soldados têm igual nobreza no exercício, ainda que no cortejo se dê diferente trato àqueles de conhecida nobreza e maior qualidade, sempre [fl. 323v] rolam no serviço sem distinção.

Os soldados sempre são tratados com atenção e cortejo, não se lhe manda fazer coisa fora da sua obrigação nem que seja servil, não são castigados nos postos de sentinela e ronda porque como nestes lugares servem de ministros das ordens que se lhes entregam, não é justo que em que os não permitam e apoiam da jurisdição os castiguem, antigamente os soldados nunca eram castigados com as insígnias militares o que hoje pratica quem melhor sabe servir.

Os soldados atentam-se e abrem-se e comem à mesa com o próprio general, sendo fidalgos, o que não os desobrigam e todos se levantarem e descobrirem quando virem ou falarem com qualquer oficial de guerra, porque a obediência tão reverente a devem ao maior general como ao menor oficial, qual é o cabo de esquadra, pois a razão de ilustre não isenta a ninguém da cortesia que deve render, em boa razão militar, ao superior.

Capítulo LVIII - Dos castigos que se fazem a bordo

Os oficiais de guerra de cada hierarquia podem castigar a sua gente com bastão [fl. 324] como também os oficiais de mar-e-guerra, pois mandam em geral.

Os oficiais conforme o crime e carácter assim se lhe dá a prisão. Os capitães-tenentes prendem-se nos seus camarotes, na câmara e no rancho das bandeiras, advertindo que hoje pelas novas ordenanças do mar há privação, perdimento de posto e soldo contra os oficiais e contra os soldados perdimento de soldos, prisão, tratos, ferros e pão e água.

Os capitães de infantaria prendem-se nos quartéis, no rancho das bandeiras e pratica-se com eles o mesmo que com os capitães-tenentes.

Os tenentes e alferes prendem-se nos seus ranchos, no das bandeiras, no castelo da popa e proa e na arca da bomba.

Também se fazem as prisões a bordo dos outros navios em corpo de armada, assim como se dão os tratos a bordo do fiscal.

Os sargentos prendem-se no castelo de proa, golilha e na arca da bomba.

Os soldados particulares tem as mesmas prisões que os capitães e a este respeito se regulam as prisões dos oficiais da artilharia e oficiais marinheiros, ficando sempre debaixo de sentinela, o preso.

Os soldados excepto os açoites de que os não [fl. 324v] privilegiam os estrangeiros, passam por todas as mais penas e castigos, igualmente como os artilheiros, marinheiros e grumetes, se nos crimes são semelhantes.

Pilotos e mestres têm as prisões que se dão aos tenentes e alferes.

Os mais oficiais como contramestre, guardião, cabo dos marinheiros e mestrança são presos como os sargentos.

As prisões fazem-nas os oficiais uns a outros de igual carácter, ainda que os de menos graduação também as fazem, porque então são em voz de quem as manda fazer, pois prender só o pode mandar o superior ou em flagrante delito qualquer ínfimo oficial de guerra, sentinela ou ronda, tendo comissão, porque a prisão sempre a deve fazer maior, como as Ordenanças de el-Rei D. João o quinto.

As prisões dos sargentos, pilotos, mestres e soldados, fá-las o sargento-de-mar-e-guerra ou o sargento da guarda, como também toca aos mais oficiais da guarda de o fazer todas as prisões e em especial em todo o crime que se cometer ou também as faz qualquer sargento cabo de esquadra.

Toda a gente da guarnição como [fl. 325] soldados, artilheiros, marinheiros e grumetes, segundo os crimes assim se lhes dá a prisão com mais ou menos rigor, de golilha de pé ou pescoço, em pé ou deitado ou arca de bomba, que ainda enfadonha é autorizada, pois nela se prende os oficiais de patente.

As prisões de golilha fazem-se comumente convés e algumas vezes no rancho das bandeiras, o que é quase impróprio e para maior vergonha também se fazem no castelo da proa.

Soldados, artilheiros, marinheiros e grumetes carregam-se de ferros e algemas, são poleados da verga grande ou traquete, até agora pregava-se-lhes a mão no mastro grande ou traquete. Os grumetes e pajens levam palmatoadas e açoites ao cabrestante.

Nota: Os estrangeiros costumam açoitar sem diferença ou distinção, usam sempre de grillhões e não de golilha e põem a pão e água em castigo das acções descomedidas; as novas ordenanças, hoje, entre nós, mandam assim.

Capítulo LIX - Das culpas porque se praticam as penas que se dão a bordo

[fl. 325v] As novas ordenanças trazem com toda a individuação as penas e castigos que se pode dar a bordo, nos crimes que se cometerem sobre os navios.

Os casos maiores e crimes capitais têm rigorosa prisão até ao porto de que se dá parte para os castigar a justiça.

É necessário saber aplicar a pena à culpa considerando-lhe a malícia e circunstâncias que envolver, para se punir com justiça o seu merecimento, que será escandaloso castigar com severidade culpa leve, como injusto punir com brandura a mais atroz.

Capítulo LX - Do estilo com que se castigam os culpados quando se lhes faz justiça a bordo

Depois de condenado pelo cabo que absolutamente pode ou sentenciado em conselho de guerra pelos oficiais de patente da guarnição da nau, larga-se bandeira vermelha na pena da mezena, põem-se a companhia da guarda em armas, acto que dê caixa, forma em batalha na tolda ou no convés, segundo o patíbulo e se necessário é pega outra companhia em armas e forma pelo mesmo estilo na presença de quem se faz o suplício, como o pregar a mão no mastro, o que toca ao tambor, porém já hoje não tem prática dar tratos na verga grande ou no traquete [fl. 326] o que toca aos marinheiros é açoitar, como os rapazes uns aos outros.

Nota: Entre os estrangeiros os que castigam em primeiro lugar são os oficiais marinheiros, quando castigam marinheiros, como a tratos e açoites e quando deitam ferros toca ao preboste, semelhantemente os soldados castigam uns aos outros e não entra em dúvida a castigarem-se elementos da mesma profissão, pois na guerra e a bordo dos navios quando alguém é condenado a passar pelas armas os soldados são os próprios verdugos, porque a justiça deve-a executar, sempre, a maior força.

Também entre os estrangeiros tem diferença no dar dos tratos, porque os que trateam de bombordo ficam inábeis para o serviço porém os que trateam de estibordo não incorrem em infâmia alguma.

Capítulo LXI - Da política com que se faz o conselho de guerra sobre os navios

Para se fazer o conselho de guerra a bordo, como os estrangeiros o fazem, pega a companhia da guarda nas armas e forma à porta onde estão os oficiais de patente, em jejum e compostos com espadim e insígnias, entrando muitas vezes os de numbramento, preside o cabo como o capitão-de-mar-e-guerra em cuja presença é perguntado ao culpado pelo processo [fl. 326v] do delito feito pelo escrivão e, averiguada a culpa, se sentença começando o oficial menor ou mais moderno e continuando o que se lhe segue até chegar ao cabo, que desempata ou segue os votos que lhe parece, finalmente confirma-se a sentença pelos mais votos, a qual vai ler o escrivão da nau na presença de todos, porém não assiste no conselho e com efeito se executa.

Entre nós votam os oficiais de patente, de ordinário em voz e só quando se determina alguma resolução por algum incidente contra o regimento, se faz por escrito assinado.

Capítulo LXII - Como se metem as guardas a bordo e da sua obrigação

As guardas montam-se de tarde, tanto no porto como no mar e tem o estilo seguinte: pelas três ou quatro da tarde pede o ajudante licença para se tocar ao capitão-tenente e este ao capitão-de-mar-e-guerra, o qual toma a vénia ao general e se não há ajudante pede a licença o sargento-de-mar-e-guerra e este a passa ao da guarda, para que mande tocar a recolher, o que ele faz tomada a vénia aos seus oficiais, dando parte ao mandante da infantaria para que mande mudar a guarda.

Quando os corpos de infantaria embarcam sem oficial maior que os mande, fica sendo mandante o capitão mais antigo, mas com diferença que ele rola no serviço das guardas e guarnição [fl. 327] dos postos com os mais por alternativa.

Tocam os tambores trombetas e abuares no castelo de poupa por esta ordem, a saber: larga-se certo galhardete em parte que se veja e atira-se uma peça, tocam o recolher as caixas até se arriar o tal galhardete e o mesmo se faz com certeza e igualdade em todos os mais navios, ficando as trombetas tocando por algum espaço mais.

As guardas metem-se como em campanha, segundo o que mandam as ordenanças militares. A companhia que tem a guarda põe-se em batalha cobrindo a amurada de estibordo e o oficial a companhia, põem-se da parte donde vem a que mete guarda, esta marcha da proa ou do convés para a tolda que é a praça onde se metem as guardas, forma em batalha da parte de bombordo, entregam os oficiais a guarda como se estila em campanha, por toques de caixa, para apresentarem as armas, para saírem os oficiais e entregarem a guarda, retirando-se com as continências costumadas.

A companhia rendida retira-se por estibordo, a companhia que fica de guarda marcha pelo escotilhão da tolda arrumar as armas debaixo da tolda, onde se faz corpo de guarda, principalmente entre os estrangeiros, entre nós face no porto na [fl. 327v] tolda da parte de bombordo, em viagem ao cabrestante, onde fica de noite e a companhia de retém, e aí é bem que seja sempre a companhia da guarda, para os encontros dos navios, para o repente de qualquer abordagem e para pegar nas armas toda a hora que seja necessário.

Antes que as companhias entrem na tolda ou primeiro que se mude a guarda, pedem os sargentos licença ou tomam vénia aos oficiais de mar-e-guerra e aos seus capitães e o mesmo fazem os cabos de esquadra, tomam vénia aos oficiais maiores se na sua presença hão-de mudar alguma sentinela.

Quando o sargento-mor mete a guarda ele é o que toma vénia ao oficial maior que se acha presente e manda o movimento das companhias e despede o capitão rendido e quando o ajudante mete a guarda ele faz essas operações.

A companhia rendida não se retira sem mudar a sentinela do castelo, da porta da câmara, ronda de cima, sentinelas dos portalós, mudadas estas vai a companhia rendida para o seu quartel ficando de retém para de noite dobrar a guarda ao cabrestante e para acudir às fainas da escota grande, ficando por esta ordem folgando as mais.

Quando se mete a guarda sem armas acabando de tocar a recolher tomam vénia os [fl. 328] sargentos da infantaria ao capitão-tenente do quarto e este a toma ao superior, se se acha presente, muda-se ronda e sentinas da popa e proa, da porta da câmara de cima e dos portalós.

[fl. 524] A companhia da guarda pede licença para todo o movimento de armas ou faça ela ou faça qualquer das da guarnição. E também se pratica escolher os legumes e a companhia as luzes do porão, o que não é o mais versado porque a companhia do retém é a que ajuda ou deve ajudá-la, nessa parte.

[fl. 328] **Capítulo LXIII - Das sentinelas que tem o navio de guerra**

As sentinelas que tem o navio para a sua guarda são efectivas tanto no porto como no mar, excepto as dos portalós que só no porto tem prática.

A sentinela da popa vigia o mar, dá parte de tudo o que vê, dos sinais, do movimento e de quem vem para bordo, guarda as galinhas dos doentes para que as não roubem das capoeiras e menos deixa chegar embarcação alguma à praça de armas.

A sentinela de proa tem a mesma obrigação que a da popa, não consente que haja serventia por esta parte.

A sentinela da porta da câmara de cima tem sentido em quem entra e sai, vigia as armas que de ordinário vão algumas debaixo do tombadilho e segue a voz do seu cabo de esquadra, dos oficiais maiores guarda a arca dos ornamentos, para que ninguém se sente nela e da mesma sorte a luz da bitácula para que se não acenda nela, [fl. 328v] sem licença.

A sentinela da porta da câmara de baixo tem a mesma incumbência de guardar as armas, se se faz aí o corpo da guarda, guarda a luz da mesma câmara e proíbe que não bulam nela se não os que tiverem licença para isso.

As sentinelas dos portalós dão parte de tudo o que vem para bordo e sai do navio e não deixam largar, nunca, embarcação alguma de bordo sem licença do capitão-tenente do que dá parte ao capitão-de-mar-e-guerra, excepto na ocasião de visitas vulgares de que se não faz menção.

As sentinelas dos fogões que vigiam o fogo para que ninguém acenda luz sem ser com licença dos capitães-tenentes, uma delas, como a de bombordo, vigia a tina das cordas e cozinha do comandante e a de estibordo guarda as caldeiras e tinas da ração da gente, aquela para que ninguém fume fora da tina nem leve fogo para parte alguma e esta para que não haja algum descaminho.

As sentinelas da água têm cuidado de defender que ninguém tire água do tinelo para [fl. 329] lavar ou cozinhar mais do que para beber.

A sentinela das abitas tem cuidado de vigiar a luz delas.

A sentinela do paiol da pólvora não deixa abrir, fechar, tirar ou meter no paiol coisa de que não dê parte, havida licença em primeiro lugar, não deixa embarcar nem desembarcar pessoa alguma pela praça de armas.

Nota: Além da sentinela do paiol da pólvora costumam os artilheiros ter uma sentinela a porta da praça de armas para ter sentido na luz e na sua roupa. Semelhantemente os escoteiros, que sempre são artilheiros, vigiam a luz da escota.

A sentinela do rancho das bandeiras quando esta vigia os presos, pois estes sempre devem estar debaixo de sentinela, guarda a escotilha grande para que se não abra sem licença e dá parte de tudo o que sai e entra e não deixa desencaminhar coisa alguma. De noite guarda a luz do rancho das bandeiras.

Outras sentinelas há de luzes e avulsas, que pertencem aos cabos de esquadra da companhia de retém da guarda, como é a luz do porão para safar os mantimentos que se hão-de dar à gente e as luzes [fl. 329v] para o serviço particular do navio, que sempre vão acompanhadas.

[fl. 524] Os reténs acompanham as luzes e primeiro acompanham as do porão e segundo as do navio.

[fl. 329v] **Capitulo LXIV - Da prática das rondas**

As rondas, ainda que falamos delas em último lugar, são as principais vigias da nau pois elas vigiam as sentinelas e as rondam examinando se fazem a sua obrigação, tomam parte das sentinelas e dão às de fora da nau ao capitão-tenente do quarto e ao capitão da guarda, as partes de dentro dão-nas só ao capitão-tenente. Servem também de passar muitas ordens particulares, têm jurisdição de apartar e acudir a toda a pendência que suceder pelo que trazem uma espada nua na mão para causar respeito, estas rondas fazem-nas sempre os soldados de melhor nota e condição como também os oficiais reformados de qualquer carácter que sejam.

As rondas são duas, uma no convés a que chamam ronda de baixo, ronda as sentinelas dos fogões, tina das cordas, sentinela ou sentinelas dos tinelos de água, toma partes e passa ordens à sentinela do rancho das bandeiras e dá as partes. A ronda de cima, a qual ronda as sentinelas dos castelos e portalós, assistindo na tolda, passa ordens indiferentemente e da mesma sorte as partes que recebe das sentinelas, tem obrigação de evitar todo [fl. 330] o ruído e transgressão da ordem estabelecida pelo cabo.

As rondas sentinela e mais guarda só a governa os oficiais de mar-e-guerra e oficiais da guarda, cujas ordens seguem indiferentemente ao que se chama guarda, pois guardam os postos que se lhe mandam defender e observar, a ordem que se lhes manda seguir, do que nasce representar a guarda, ronda ou qualquer sentinela, a mesma pessoa do governo cujo respeito se contem na guarda que lhe obedece para executar inviolavelmente o que se lhe tiver ordenado.

Qualquer dos oficiais sobreditos pode chamar a ronda e passar-lhe a ordem que quiser, para que a passe a quem a deve executar, advertindo que as rondas não se lhes manda levar nem trazer coisa, que é impróprio que ocupe as mãos quem as deve ter desembaraçadas para operar.

As rondas e as sentinelas hão-de estar vestidas e armadas com as suas armas ou espadas nuas, contanto que não sejam as espadas quebradas a que chamam cazatão, porque é indecente que um soldado, no seu emprego, não tenha boa arma na mão ou que esteja descomposto sem o seu adorno.

[fl. 524] O capitão da guarda não pode prender sem que primeiro dar parte, porque como esta está de guarda actualmente o oficial que o domina a esse toca o determinar a prisão.

[fl. 330v] Os oficiais de guarda devem andar vestidos e armados com os seus espadins, golas e bandas, como também os mais soldados da guarda, especialmente no porto e com as suas insígnias.

Nota: Os oficiais da guarda não os subordina ninguém se não os oficiais de mar-e-guerra, porque mandam em geral, ou também o comandante de infantaria a quem esta está sujeita, porque os mais ainda que sejam mais antigos não tem governo, por não estarem em acção para acudir a qualquer motim, rumor ou desobediência e defender, guardando a nau de qualquer invasão inimiga.

Nota: Algumas nações estrangeiras, em viagem, não usam destas guardas por este estilo de rondas e sentinelas, nos portos pegam nas armas e fazem sentinela ao pau da bandeira e ao portaló, câmara, praça de armas, rancho de bandeiras e tinelo de água, os franceses praticam o que nós, à sua imitação, fazemos.

Em estando no porto a armada, todas as noites às oito horas se toca a recolher, a que os estrangeiros chamam retreta, o que se pratica da maneira seguinte: iça-se um lampião em que se veja, dá-se fogo a uma peça, tocam-se sinos e caixas e clarins, por certo espaço, até se arriar o [fl. 331] lampião, o que manda fazer o capitão-tenente, com pausa e medida, para que os sinais se vejam e se possam imitar a um tempo por toda a armada, o mesmo se faz em qualquer navio particular, menos os sinais.

Os sinais fã-los o general ou primeiro-cabo e repete-os, sempre, o que tem segundo posto na armada

Nota: Os estrangeiros costumam acender logo à noite, além dos faróis certo lampião que têm, enquanto que se veja, até tocar a retreta, o que é mais sinal particular para vir buscar a nau o escaler, se está fora, do que estilo militar.

Todos os dias ao amanhecer se toca alvorada a saber, larga-se um galhardete em parte que se veja, dispara-se uma peça, tocam caixas e trombetas, o que se faz tanto no porto como no mar, para o que pede o sargento da guarda licença ao capitão-tenente, de sorte que as primeiras licenças depois da guarda metida, como para as luzes costumadas e particulares e de manhã para a alvorada e abrir escotilhas, luz do porão e fogões como também tocar a recolher, toca ao sargento da guarda pedir a licença, mas pertence às rondas.

[fl. 331v] Nota: Os oficiais da guarda fazem quarto de vigia por alternativa uns e os outros, de sorte que sempre estão na tolda ou no castelo de popa um oficial maior da companhia com um sargento de vigia e os mais oficiais e companhia devem estar em cima, debaixo da tolda, para estarem prontos e acudir em todo o incidente que quem diz guarda diz gente pronta, que aliás poderá suceder o que mais vezes se tem visto, abordarem-se os navios de noite e, quando se quer pegar nas armas, estão os escotilhões tomados e o navio cativo por não haver quem rebaçasse a abordagem.

Nos navios particulares se pratica o mesmo que nos navios dos cabos, o fazer sinais repetidos como de peças galhardetes e lampiões.

Capítulo LXV - Das luzes e ordem na cautela do fogo

Ainda que já tocamos em outra parte a nossa cautela do fogo não dissemos, com individuação. a ordem com que as luzes se governam. Os capitães tenentes são os que mandam acender e apagar as luzes e todo o fogo, também se nomeia um capitão do fogo que tem o cuidado especial de mandar apagar o fogo, tanto na ocasião como fora dela, também advertimos, já, que não fora impróprio o que já vi em algumas companhias *[fl. 332]* praticar, que o capitão da guarda governa as luzes ordinárias dando as licenças para se acenderem e mandando que se apaguem, porque como quem vigia e guarda as luzes é a infantaria, próprio fica aos seus oficiais o seu governo, o que não suprime a jurisdição dos capitães-tenentes, porque como são oficiais maiores sempre a conservam.

Em França há tanto cuidado no fogo que se não permite, a bordo dos navios, que se tome tabaco de fumo antes de nascer o sol e depois de se pôr e menos que se fume fora da tina das cordas, hoje as novas ordenanças dispõem assim.

Depois de havida a licença para se acenderem as luzes manada cada um acender a que lhe toca, as quais não saem do fogão sem serem acompanhadas, pelas rondas ou cabo de esquadra da guarda ou outro mandado para esse fim, desde o fogão até ao lugar onde hão-de estar, com advertência que sempre as luzes hão-de estar metidas em lanternas fechadas.

O piloto governa as luzes das bitáculas, manda acendê-las e são as luzes costumadas.

O copeiro do capitão-de-mar-e-guerra manda acender as luzes das câmaras e são costumadas.

O condestável manda acender as luzes das escotas, que é um lampião e a da porta da praça *[fl. 332v]* de armas, que é outro e são as luzes costumadas.

O contramestre manda acender a luz das abitas e é costumada.

O sargento-de-mar-e-guerra manda acender a luz do rancho das bandeiras e são todas estas luzes costumadas e efectivas com que de noite se alumia o navio.

O mestre manda acender os faróis, os lampiões de correr, que é o mesmo que de sinais e os lampiões e as lanternas de acompanhar ao portaló.

O mestre dá cera para as missas e faróis e velas ordinárias, para todos os serviços da nau e artilharia, copa e cozinha do cabo.

O despenseiro dá velas para as luzes do porão, despensas e botica.

As luzes particulares manda-as acender quem tem licença de as ter para comer, o que feito se apagam logo, tendo esse cuidado o capitão do fogo e a mesma guarda, do que se dá parte ao capitão-tenente.

Ninguém pode acender luz sem licença de quem as governa e menos vai luz a parte alguma sem ser acompanhada de cabo de esquadra ou soldado que a vigia, como já se disse, também não há luz sem sentinela.

A luz do porão toca ao cabo de esquadra porque assim esta, como todas [fl. 333] em geral, andam sempre com guarda.

Ninguém pode fumar fora da tina das cordas, mas a toda a hora o pode fazer, hoje o proíbe as novas ordenanças de noite.

As luzes particulares como do piloto, mestre, contramestre e mais oficiais, assim do navio como da infantaria, são permitidas somente enquanto comem, que em acabando se apagam do que se dá parte como de toda, quando se apaga para que não haja luz supérflua nem se omita alguma de se apagar, não sendo necessária estar acesa, advertindo que piloto, mestre e contramestre, guardião e mestrança podem acender de noite a luz, quando quiserem, do que se dá parte, com o piloto o mestre se dissimula o tê-la acesa e, ninguém mais de qualquer condição que seja, pode acender luz sem expressa ordem do capitão-tenente.

As tranças quando vão fora da tina das cordas vão sempre acompanhadas de rondas e medidas em algum guarda cartucho.

Com toda esta cautela e resguardo se trata o fogo a bordo para evitar as desgraças, que muitas vezes tem causado o descuido, sem o poder remediar depois de acendido, a maior diligência não bastando para a desculpa, toda a que possa haver, porque sem prevenção e cautela não se pode conseguir segurança, o que nos navios é tão falível [fl. 333v] que não há meio que possa fazer certa.

O fogo melhor o apaga vinagre do que água e a doce melhor do que a salgada e não menos conveniente o abafá-lo ou cortá-lo depois de inflamado.

Capítulo LXVI - Da política das bandeiras

As bandeiras e estandartes são os timbres da honra que defendem as nações e as insígnias, com que entre si se distinguem, pelo que não só é preciso o conhecê-las como é mais necessário o saber usar delas, para as versar e disputar-lhe o respeito em toda a ocasião de a largar, quando e a quem e quais são os que as podem trazer.

O capitão general traz bandeira redonda no tope grande com as armas do reino, na ocasião larga estandarte à quadra ou á popa de estibordo, sendo então as bandeira de popa e proa largas, corresponde esse posto a amiral, entre os estrangeiros,

O almirante traz bandeira redonda com as armas do reino no tope de proa e à popa e proa as costumadas, corresponde este posto ao viz amiral, entre os estrangeiros, segundo posto na armada.

[fl. 334] O sargento-mor de batalha traz bandeira redonda no tope da mezena com as mais bandeiras, corresponde a contra amiral, fiscal ou tenente general, entre os estrangeiros.

O coronel do Regimento da Armada e os mais coronéis trazem bandeira farpada com as armas reais no tope da mezena com as mais bandeiras, o coronel da armada é chefe de esquadra como os mais semelhantes aos chefes de esquadra, entre os estrangeiros, mas com preferência entre todos por ser corpo especial da mesma armada.

Os capitães-de-mar-e-guerra trazem galhardete português ou da casa de Bragança, que é com armas, no tope grande com as bandeiras costumadas, de sorte que as bandeiras de popa e proa dizem a propriedade da nau e a nação que serve e as dos topes, como também os galhardetes mostram o emprego e carácter de quem as porta. Quando os capitães-de-mar-e-guerra mandam em chefe, trazem uma flâmula no tope grande, mas deitada, a qual deve ser maior que os galhardetes.

Nota: Costumam os nossos capitães-de-mar-e-guerra andando com cabos ou incorporados em [fl. 334v] armada, não trazerem galhardetes e só os praticam andando sós ou quando servem de cabos, trazendo o que é galhardete no tope grande e o segundo cabo no tope de proa e o terceiro no da mezena, o que parece não deve ser assim pois se não funda em razão militar e menos tem estilo entre os estrangeiros.

Nota: Assim como os postos de igual carácter não tem diferença nas honras, assim as insígnias semelhantes as não devem ter nos lugares, o que mais fará confusão e não poderá cada um usar da sua regalia, se os coronéis da armada trazem todas bandeiras farpadas no mastro da mezena, usando cada um da sua insígnia na parte que lhe toca, ainda que concorram muito juntos, se bem que em tal caso omitem-se as bandeiras, como também se concorressem postos generais todos trariam as suas insígnias no mastro que lhes toca. Se o que comumente se pratica e ainda entre nós, como logo os capitães-de-mar-e-guerra portugueses, concorrendo juntos, não trazem as suas insígnias, todos, no mastro que lhes pertence.

Nota: Os estrangeiros trazem todos galhardetes no mastro grande ou andem sós ou incorporados e só tem diferença na grandeza deles, [fl. 335] de maneira que entre capitães-de-mar-e-guerra o que é cabo traz um galhardete grande e largo no tope grande, porém, deitado o que se diz por não ser envergado como bandeira. O segundo cabo traz o mesmo galhardete, mais pequeno, mas desigual aos ordinários no tope grande, como também os ligeiros vindo por esta ordem a diferenciarem-se os cabos trazendo todos as próprias insígnias e na mesma parte.

Nota: Costumam muitos capitães-de-mar-e-guerra arriar os galhardetes quando se encontram com capitães mais antigos ou cabo maior, o que parece impróprio porque se qualquer coronel não arria a sua bandeira a algum outro coronel, se o capitão-de-mar-e-guerra não arria o seu galhardete a fortaleza alguma, a quem se deve o maior respeito, que razão há, logo, para que a arrie a outro capitão-de-mar-e-guerra, seu igual ou a cabo algum, pois a sua insígnia particular não deslustra a outrem antes mais honra quem com ela corteja; não quero duvidar que não seja género de

submissão o render a insígnia ou armas, mas o deixarem-se de trazer não causa maior autoridade a quem manda, pois a honra alheia não desmerece a própria.

[fl. 335v] Bem sei que também se costuma arriar os galhardetes em sinal de cortejo e submissão mas, isso praticam aqueles que ainda que têm semelhante emprego não logram nas honras igual gradação, nestes casos deve-se estar pelo estilo mais seguido, não o mandando el-Rei.

Os franceses costumam trazer bandeiras nos portos, nos seus escaleres, com a diferença que os capitães-de-mar-e-guerra trazem bandeira à quadra e os cabos de maior carácter trazem-nas à proa.

Toda a embarcação real traz bandeira com as armas reais e da mesma sorte todo o navio cujo capitão tem patente de capitão-de-mar-e-guerra ad honorem.

Todo o navio estando no porto armado para entrar em acção ou finda ela, deve ter as bandeiras largas, as que se devem largar ao nascer do sol e arriar ao pôr-se e nunca deixar de ter bandeiras largas com as suas insígnias, excepto no virar de querena ou dar lados enquanto estiver à banda até endireitar.

No mar a todo o navio se deve largar bandeira fazendo corso, ao longe é bom que seja a outra de alguma nação de paz geral ou que a tenha com o inimigo, ao porto deve ser sempre a própria e nacional, para se conhecerem e tratarem [fl. 336] como devem, assim entre amigos e inimigos.

Nos dias de anos de pessoas reais e festividades assinadas tanto mar como no porto, excepto andando a corso, deve-se empavesar a nau e embandeirar. Nas entradas dos portos deve-se empavesar a nau como nos dias de visita e estando em franquia para sair com brevidade.

No mar em corpo de armada ou frota, em falando os navios uns aos outros, perguntando pela saúde dos capitães ou em vindo alguém a bordo, deve-se largar bandeira.

As frâmulas ou galhardetes por baixo das grimpas servem de ornato, por cima no tope, são insígnias que demonstram o carácter de quem a traz.

Em corpo de armada tanto que o cabo largar ou ferrar as bandeiras devem todos os mais fazer o mesmo, sem que nenhum dos subalternos possa largar bandeira primeiro do que o cabo, excepto na ocasião de lhe querer falar (?) se assim o não encontrar o regimento.

Toda a salva se faz com as bandeiras largas, admitindo que quem fala nau de maior respeito indo a buscar de propósito, lhe fala por sotavento e aí atravessa, se necessário é, não se pondo nunca a barlavento nem passando pela proa [fl. 336v] e menos se anda em corpo de armada ou frota, que é o modo com que os navios se cortejam confessando a sua subordinação.

[fl. 524] As bandeiras arriam-se na presença das capitânicas de França e Castela, o que elas fazem fazer aos seus navios nacionais como também aminurar as velas.

[fl. 336v] Capítulo LXVII - Da prática dos faróis

O general em chefe traz três faróis na popa e um na gávea grande.

O segundo general traz dois na popa e um na gávea grande

O terceiro cabo traz dois na popa e nada mais.

Os mais chefes de esquadra e navios da armada não trazem farol excepto em frotas grandes, muito numerosas, que então trazem os navios de guerra farol, o que não é muito seguro porque se pode introduzir qualquer corsário com esse divisa e tomar algum navio, também nas ocasiões de serração e tempestades acendem todo farol.

De sorte que assim como a bandeira de dia nos diferencia e mostra o emprego de quem manda o navio, assim de noite os faróis assinalam o carácter dos cabos maiores.

Capítulo LXVIII - Da política das salvas

As salvas são os cortejos e rendimentos [fl. 337] que as naus rendem umas às outras e às praças debaixo de cuja artilharia dão fundo. Servem também de honras que se expressam as pessoas de maior carácter e assim também de repiques para o festejo como de sinais para o sentimento. Convém saber a quem e quando se deve dar as salvas.

A salva sempre deve ser em número ímpar, nos navios porque nas galés sempre número par, ainda que o regimento diga o número das peças com que se deve salvar de ordinário, entre a própria nação, excepto às praças por que essas salvam-se segundo o regimento, o estilo tem observado esta ordem se bem se não deve exceder entre estrangeiros.

A salva da mosquetearia sempre prefere à salva da artilharia.

No mar e no porto os dias das festividades e nome da nau salva o navio com salva arbitrária, de sorte que não seja excessiva, porque o regimento o proíbe.

Nos dias dos anos da pessoas reais salva o navio com vinte e uma peça ou com toda a artilharia em cada salva, o que é melhor repartido em salvas.

Nas visitas do general a bordo ou de pessoas de distinção ou em algum festejo ou celebridade do navio, salva-se arbitrariamente segundo o carácter [fl. 337v] e circunstâncias do festejo.

Na morte de cabo ou de pessoa de distinção salva-se segundo o emprego a quem a honra se faz, porém com pausa, porque os acentos da morte sempre são sonolentos.

No encontro do cabo ou de navios nacionais sempre salva o que é mais moderno, sem disputa, de sorte que sempre deve salvar o menor ao maior, entre nacionais e estrangeiros só aos generais de pavilhão quadrado, segundo o regimento hoje se pratica o contrário.

Nota: Muitos levantam questão se o navio no porto estando algum general, a quem se deve salvar primeiro se a este se á praça? Respondo segundo o general que é, se é amiral ou viz amiral salvo ao general primeiro, andando à vela e a terra depois de dar fundo. Se o general está emparelhado com a fortaleza e vou passando por esta, ficando o general distante, salvo a terra em primeiro lugar. Isto se entende em porto e general nacional, que se for ás avessas porto nacional e general estrangeiro salvo o porto em primeiro lugar, se bem que a melhor regra é salvar primeiro com quem primeiro emparelho.

O salvar é fazer cortesia deve-se [fl. 338] primeiro fazer esta à maior pessoa e na casa alheia, sempre o dono dela tem mais respeito.

Nos portos onde está assentado não salvar a terra salva-se, sem questão, os generais ao que parece preferem sempre enquanto o navio anda á vela, pois são senhores do mar.

Também há outros modos de salvar como são as boas viagens, vivas ou gritos de voz, como reclamam os franceses ou salutos, como dizem os italianos, é o saltar todo o mundo à borda da enxárcia e em voz alta darem vivas, o que se faz às pessoas reais e generais e em obséquio, a algumas pessoas de distinção e também aos navios, quando se saúdam para se salvarem ou se despedirem.

Além das salvas de voz, também as há de bandeira e velas como abaixo diremos.

Por vários estilo se costumam fazer as salvas, manda-se saltar todo o mundo à borda e a enxárcia, toca o mestre o apito ao que respondem todos “viva el-Rei” o que se faz três vezes ou cinco ou sete e faz-se a salva com tantas peças segundo o sujeito a quem se rende, esta é a mais reverente fazendo-se com a pessoa à vista, porque quando é por respeito a salva não tem vivas e então [fl. 338v] salva-se só com a artilharia, como por festa de aniversário ou de celebridade e também é estilo dar-se a salva só.

Quando a salva se faz a defunto dão-se primeiro três “boas viagens” em voz alta e faz-se a salva de tantas peças, de minuto a minuto, para se exprimir no vagar o sentimento, porque quando é grande, sempre causa debilidade na força.

A el-Rei salva-se com toda a artilharia, as pessoas reais salvam-se com vinte e uma peças.

Ao general salva-se com treze peças ou quinze porque o regimento manda salvar aos amirais dos estrangeiros com sete peças e a esta proporção se regulam as salvas.

A qualquer praça real salva-se com treze peças, recebe ao general por igual ao almirante, com cinco, aos coronéis com quatro, aos capitães-de-mar-e-guerra com três e por este estilo recebem os generais as salvas que se lhes fazem.

Ao nosso almirante salva-se com nove ou onze peças. Ao fiscal salva-se com nove peças, advertindo que se segue o que manda o regimento

[fl. 339] Aos coronéis salva-se com sete ou cinco peças e são as salvas que se lhes fazem.

Aos capitães-de-mar-e-guerra salvam-se com cinco ou com três, se bem que três não têm pratica.

As salvas recebem-se de ordinário por igual, entre as nações de estrangeiros mas, entre os nacionais se sempre se conserva a superioridade na diferença, recebendo-se com número menor.

As salvas dos navios ainda que os seus capitães tragam bandeiras de armas reais, sempre deles recebe com desigualdade por menor.

Entre navios estrangeiros de igual bandeira não deve haver salva, nem preferência, no caso de a haver e menos na posição de barlavento ou passar pela proa, porque entre iguais toda a honra é semelhante.

Também se costuma salvar com toda a mosquetearia como especialmente usam as galés em Levante e depois disparam a artilharia, estas se salutam por certo estilo, de sorte que em passando alguma por outra levam remos, apita o comitre e em [fl. 339v] chusma respondem todos em um tom entoado e de consonância. Costumam também as gales cumprimentarem-se umas ás outras zarpan-do-se as que estão surtas e indo buscar as que chegam de novo, além de mandarem a bordo um oficial a cumprimentar os capitães.

A salva de pavilhão é o maior rendimento que os navios podem render, em obséquio a quem salvam. Derroches.

A salva de pavilhão se faz arriando-o e recolhendo-o de sorte que não pareça. Derroches.

Também se salva com a bandeira sem se arriar, mas então se colhe, que não possa disparar e depois se faz a salva de artilharia ou sem esta, sendo só salva de bandeira.

O salvar com as velas é arriá-las como as gáveas a meio mastaréu ou sobre as pegas, o que só fazem os navios que não tem artilharia.

Esta salvas como são profundíssimo rendimento só se fazem na própria nação, como os navios mercantes aos generais ou os navios particulares às pessoas reais.

Como as salvas são saudações que os navios rendem uns aos outros, cortejando-se ao passarem [fl. 340] e emparelharem uns com os outros, se saúdam com vivas, o que praticam mais verdadeiramente as galés.

Os navios subordinados devem salvar ao seu maior em reconhecimento da sua subordinação ao sair do porto e no fim da viagem.

Os navios em frota não devem salvar as torres ou general algum de encontro o que só toca ao cabo que manda em chefe, o mesmo se entende em armada sendo o general do encontro estrangeiro.

Quando por visita, o cabo, ou por encontro salvar a alguma pessoa real devem os mais navios da armada salvar, porém fora deste caso deve o general ordenar a salva, se a quiser geral, como em festejo ou em dia de anos de pessoa real, como também se quiser luminárias.

[fl. 524] Entre galés a real é a primeira, a capitânia a segunda, a patrona a terceira, de ordem delas.

Entre galés de república a capitânia é a primeira e a patrona a segunda.

[fl. 340] Os navios subordinados em corpo de armada não lhe é lícito salvarem-se, particularmente, uns aos outros e menos é receber salva, por que toda a que houver se refere ao general, excepto se forem visitados de pessoas da primeira primazia como as pessoas reais, generais supremos e senhoras, que sempre no cortejo tem o primeiro lugar, em semelhante caso fica-lhe a liberdade de salvar, franca.

As salvas que se fazem ao comer e beber em convite por festejo o regozijo temporal ao virar do copo o general e mais companheiros então se faz a salva e assim se vai repetindo esta, para que sejam ao mesmo tempo de pegar no copo, em sinal do contentamento corporal e público.

[fl. 524v] As salvas nas visitas fazem ao entrar uma e outra ao sair, a pessoa a quem se rende.

[fl. 340v] **Capítulo LXIX - Das honras que se fazem a bordo aos generais e mais cabos**

A infantaria põem-se em armas na tolda ou nos castelos de popa e proa e tudo o mais vai à borda com todos os oficiais, as caixas tocam os pontos costumados, os oficiais de infantaria abatem as bandeiras e espontões praticando as mesmas continências que em campanha de terra, como mandam as ordenanças militares, em vindo as pessoas reais ou o general. Os estrangeiros costumam formar a gente no convés se a nau é de poço, porque sempre se faz em parte que se veja.

[fl. 341] Entre os portugueses não se pega com armas e caixas senão às pessoas reais, oficiais generais ou conselheiros de estado e guerra, entre os estrangeiros pega-se com armas e caixa a qualquer capitão-de-mar-e-guerra, contanto que mande em chefe a qualquer esquadra e mais nações se pratica sempre, em indo alguém a seu bordo, pegam em armas não por cortejo da pessoa mas por respeito do navio, assim o tenho o visto praticar entre muitos para mostrarem o quanto prontos e safas trazem as armas.

A qualquer pessoa que vai a bordo, tendo emprego militar, o acompanham os oficiais da nau ao portaló, no que é necessário haver toda a civilidade, mandando saltar por fora gente, para cortejarem e pegarem em quem entra para o navio. Se é de noite, pega a companhia da guarda em armas e acende-se lampiões para receber quem vem e da mesma sorte se despede.

De noite não se salva a ninguém nem á bandeira, ainda que nas festividades e sentimentos grandes de noite se fazem as salvas, principalmente nos sentimentos, como se pratica nos exércitos e nas praças.

As sentinelas em passando os oficiais de guerra, pegam nas suas armas e se compõem no seu posto e se for de capitão-de-mar-e-guerra para cima, apresentam-lha.

[fl. 341v] **Capítulo LXX - Das honras que se fazem aos defuntos a bordo**

Os que morrem a bordo são deitados ao mar amortalhados com algum peso como de pedras ou de balas para não ficarem aboiados. Se é pessoa de autoridade faz-se-lhe caixão com a advertência que seja bem alastrado e furado para ir ao fundo, deita-se o corpo ao mar, o que toca a guardião com a sua gente, com as honras dos padres capelães que com estola, cruz, água benta e luzes lhe encomendam alma na assistência de toda a companhia que ao cair na água lhe dá o último vale com uma “boa viagem” em voz alta e geral com uma peça.

Se é oficial tem as mesmas honras, com a diferença de o levarem ao portaló os seus iguais e ao botá-lo ao mar lhe dão três “boas viagens” com tantas peças segundo o carácter do falecido.

As honras aos defuntos se lhe fazem segundo o seu emprego, sendo o capitão-de-mar-e-guerra largam-se bandeiras arriadas a meio pau, fazem-se-lhe sinais com a artilharia de tiros soltos de ampulheta a ampulheta de minuto, bota-se o corpo ao mar em caixão, pega-se-lhe nas armas [fl. 342] e faz-se-lhe uma salva com uma carga de mosquetearia e de artilharia de tiros soltos com intervalo e a este respeito se fazem as honras aos generais e mais oficiais, advertindo que os corpos se deitam ao mar pelo portaló de estibordo.

[fl. 524v] Pelo portaló de estibordo se serve a gente e se deitam os mortos ao mar e pelo de bombordo se serve o navio.

[fl. 342] É política bem versada honrar, tanto na vida como na morte, os nossos superiores, razão porque os exércitos e praças festejam com salvas a visita ou eleição do seu general e com outras por diferente estilo insinuam o sentimento que herdaram por sua morte, servindo a artilharia nas praças, exércitos e navios de sinos que aplaude a festa e íntima a pena.

Logo se lhe fazem os sufrágios de missas pela sua alma, conforme o que se lhe acha, para o que se não testa. Se lhe faz inventário público pelo escrivão da nau de que toma conta o capitão, mestre ou condestável, segundo a hierarquia de que é o defunto, cuja roupa se vende, sendo coisa pouca, para os seus sufrágios e, se há dinheiro, fazem-se estes e o restante põe-se em arrecadação para se entregar aos herdeiros.

[fl. 342v] **Nota:** *Estas arrecadações de resíduos e esmolas voluntárias sempre se entregam a pessoas fidedignas que prontamente, em terra, dêem satisfação de si, entregando o que receberam logo a quem toca, por que no navio todos somos camaradas e não corsários.*

Capítulo LXXI - Da política dos escaleres

O escaler serve sempre aos cabos maiores da nau com a lancha serve ao navio e aos oficiais marinhos. É necessário saber o como se há-de saber quem houver de andar nele.

No escaler a primeira pessoas senta-se no assento detrás e a segunda á sua mão direita e por esta ordem os mais, o guardião, se vai, senta-se na ponta do banco junto ao remo, os trombetas à proa e, se é general, leva estandarte a ré de estibordo.

[fl. 524v] Ao entrar no escaler quando vou com pessoa de maior e superior respeito entro primeiro e sem tomar lugar lhe dou a mão e o mesmo pratico a bordo quando embarco no escaler, porém se vou para bordo dou lugar a que entre primeiro o superior.

[fl. 342v] Encontrando-se escaler com escaler, sendo as pessoas desiguais, a menor levará logo os remos e dando o mar a barlavento e ficará com os remos enfrainados e se a pessoa diferente for muito superior, que mereça maior continência, assim como a avistar largará os remos por mão e ao passar metê-los-á dentro.

[Nota à margem] *No embarcar e desembarcar há política.*

Também é estilo salutar com a gente do escaler ou recebendo a salva que se me faz ou salvando a pessoa ou nau a quem honro.

[fl. 343] Entre os remadores, a quem de ordinário se chamam falueiros, o da voga é o primeiro principiando da ré, no caso de lhe faltar patrão é o que governa o leme.

Capítulo LXXII - Das advertências políticas que se devem saber

Em corpo de armada não deve haver salva particular, sendo todos nacionais, excepto se há diferentes corpos que nas ocasiões de visita é lícito salvarem-se.

Em corpo de armada, ainda que conste de diferentes corpos, o general supremo é o que leva as honras, indiferentemente, em chefe.

Perguntam alguns se convém dar na gente ou não? Ao que se responde que se nela há covardia e frouxidão é necessário castigá-los ou repreendê-los com viveza, para os despertar com a vergonha e receio do castigo, para na ocasião os ter prontos.

O rancho das bandeiras é privado de dar quartel, porque serve de praça de justiça e corpo da guarda principal, onde se depositam as bandeiras.

Os tratos dão-se da verga grande ou traquete, atado o penitenciado pela cintura iça-se acima e larga-se abaixo, de pancada.

[fl. 343v] Não convém obrar com ira porque o furor priva o entendimento.

Para se pedir bandeira a qualquer navio larga-se a própria e atirasse uma peça, que é firmar a que se larga e pedir que lha corresponda.

Os oficiais a bordo sempre devam andar compostos, em diferença em diferença dos marinheiros que é gente que trabalha e não podem andar de outra sorte, porém nos dias de festas ou de visitas, é civilidade ornarem-se melhor os oficiais, assim como para a sua autoridade como para respeito da nau.

Quem governa deve dar o exemplo com as acções, seguindo em tudo a virtude, pois é preço próprio e seguindo o pastor assim se apascenta o gado.

Os navios também têm moda que seguem e vêem a ser aparelhados, todos, por um estilo.

Deve entrar composto na ocasião, sem enfeite e com armas, que bem possa cada um operar para arriscar a vida com resolução, pois o valor consiste em desprezar a morte.

No combate, quem manda, só na ocasião de abordar pega em armas, que o mais é andar carregado e não ter a bordo e menos se devem vestir armas brancas ou outras semelhantes porque incapacitam a defesa e inculcam cobardia.

[fl. 344] As caixas de guerra devem ir no rancho das bandeiras ou debaixo da tolda, onde ficar o corpo da guarda, de ordinário as trazemos na coberta debaixo junto ao mastro grande ou debaixo do tombadilho, por estarem aí prontíssimas.

Dissimula-se com os oficiais de alferes para cima o poderem fumar ou na tolda ou no tombadilho, o que proíbe, hoje, as novas ordenanças.

A artilharia deve estar carregada e escorvada no porto estrangeiro, principalmente algumas peças do convés e assim devem andar em viagem e com seis ou oito em meias voltas e todos os dias deve ser visitada.

Não convém que a gente tenha as armas em seu poder, como são marinheiros que é gente sem regra e facilmente persuadidos das armas, podem fazer uma sublevação, pelo que andem em caixões, mas prontas, para na ocasião servirem espalhando-se pelo navio, para cada um usar da que lhe parecer.

Na praça de armas não é estilo entrar ninguém armado, o que os estrangeiros guardam à risca e da mesma sorte se não deve consentir que façam passagens por ela e menos que entre lá corpo de gente, sem ser a serviço.

Os sinais de dia fazem-se com alguma bandeira ou galhardete, em parte que se veja e com peça, [fl. 344v] para que se possa ouvir ou ver o fumo.

Os sinais de noite fazem-se com lampiões em parte que se veja e com peça, o que é melhor, porque estas ouvem-se e os lampiões não se vêem.

Quando se fazem salvas num porto é necessário mandar retirar todos os escaleres e que salte a gente para dentro.

O que for estilo militar deve-se sempre seguir, por não observar a ordem observada e, pelo contrário, se não deve seguir o que for abuso, pois deve caducar sempre o que não é razão.

Sinais de partir é velacho desfeito e de noite uma peça de leva e para se fazer logo à vela, são gáveas desfeitas, com bandeira recolhida e atirando as peças, no caso de faltar alguém da obrigação da nau.

O luto dos soldados é uma fita preta atada no braço esquerdo ou um fumo no chapéu, somente.

Quando se encontrar de noite algum navio, se se andar em corpo de armada ou frota, perguntar-se-á o santo e se o não der mandar-se-á reconhecer ou que mande a bordo, que neste caso [fl. 345] reputa-se inimigo ou conservá-lo debaixo da escota até pela manhã, o que é melhor e se não quiser estar por isso, batê-lo, o que poucas vezes sucede, porque de noite não convém entrar em combate.

O número das naus de que constam as armadas não tem regularidade ou são demais ou de menos navios porém, em França, não usa o amiral do seu pavilhão sem ter em corpo vinte navios, nem o viz amiral de sua insígnia sem ter quinze ou doze e a este respeito os mais cabos subalternos e então só usam por insígnias de frâmulas.

Na presença do maior não se castiga, nem o superior deve presenciar o castigo que manda fazer:

[Nota à margem] Falo de general, porque as novas ordenanças mandam que o capitão-de-mar-e-guerra assista ao castigo.

Convém muito fazer exercício aos cartuchos repetidas vezes, para na ocasião se darem sem embaraço.

Os navios que se encontrarem devem ser visitados e vistos os seus passaportes.

Não é lícito pedir escalar a navio algum que se encontre, porque além de ser contra o regimento o pedi-lo. Se ao navio de força o não hei-de pedir, não me fica airoso forçar a quem não me pode resistir.

Os oficiais subalternos podem executar as ordens na presença dos seus maiores, tomando para isso, primeiro, vénia.

[fl. 345v] O serviço que se faz nos navios remunera-o el-Rei, indiferentemente.

Os capitães, são os que devem passar certidões, governando corpos em chefe.

Convém que os soldados não andem com a casaca a bordo, porque logo a enxovalham e ao depois não tem que vestir.

Não há que fiar de noite de navio no mar, nem ainda de dia, pelo que sem lhe ir a bordo não convém salutá-lo com a gente à borda se está muito perto, os corsários aproveitarão dessa ocasião com uma carga e melhor o fazem se estão de barlavento.

[Nota à margem] Muitos praticam em tendo navio à fala tem gente sobre as armas.

Suposto os oficiais de igual carácter tragam todos semelhantes insígnias, quando em corpo de armada andam posto iguais no pavilhão, como coronéis avulsos sem esquadra não praticam os seus pavilhões, mas só os que os tem.

Quarentena se diz estarem os navios quarenta dias sem prática, retirados do surgidouro franco, quando eles tem alguma doença contagiosa ou vindo de terra onde haja peste, como comumente o costume haver no Levante, neste caso fazem quarentena ou de menos dias se não tem *[fl. 346]* doença e porque nesse meio tempo em razão de hospitalidade seja necessário socorrer esses tais navios com provimento de terra há nos portos francos lazareto, que é uma parte destinada em terra fora da povoação onde se vão prover e curar, levando nisto toda a cautela para que se não comunique com tal gente, nem se lhe receba coisa sua, sem ser defumada e passada pelo fogo.

Na Itália como vizinha das terras da Turquia onde de ordinário há doenças contagiosas, pratica-se esta quarentena com todos os navios, sem excepção de pessoa, advertindo que em todos os portos há os oficiais de saúde onde se requisitam primeiro os navios, para terem prática como coisa tão importante para a conservação da saúde geral.

[fl. 347 a 349v em branco]

¹ CJR – Este parágrafo está numa pequena folha intercalada entre a fl. 304v e a fl. 305.

[fl. 350] **Tratado Décimo**

Da mareação do navio e ordem de o fazer à vela, governando-o em viagem e em todas as manobras que, segundo a melhor mareação, se podem praticar

[Nota à margem] Fig: [Não existe]

Capítulo I - Do governo do leme em geral

Todo o régimen do navio consiste no leme, pois rege e obriga a nau a fazer o caminho que quer quem o governa, já na bonança, já na tempestade, sendo o único meio para se livrar da braveza dos mares e resistir à desordenada fúria dos ventos, não sendo bastante para a soçobramem o indignado movimento daqueles, nem para a submergirem o rigoroso impulso destes, pelo que deve o leme ser todo o desvelo de quem navega; que cuidar tanto mais no seu governo quanto mais do que tudo, é ele necessário para a sua salvação, tendo entendido que assim como desanimado o corpo fica cadáver sem acção e tão diferente que já é outro, assim também o navio sem leme fica bóia, opróbrío dos mares e desprezo dos ventos, com pouca esperança de bom sucesso se a tormenta persiste, suposto que possa haver tal ou qual remédio ainda que então dificultoso de aplicar, mas com a constância se vence o trabalho no que se [fl. 350v] deve empenhar o que navega sem o menor desacordo.

Capítulo II - Como se governa o leme em especial

O leme a meio, se diz quando a cana está direita com a proa do navio, sem se inclinar mais a um do que a outro bordo e então se segue o navio ou é com impulso dos ventos ou com o arrojio das águas, por que assim o leme não obriga nem constrange o navio a outro curso.

Deve-se advertir para a inteligência do governo do leme que este não tem potência, nem opera nos movimentos da nau quando esta os não tem, v.g. ou por embate das águas ou por

falta dos ventos ou por lhe suspender o pano, como muitas vezes acontece quando se lhe não mareia a tempo, por que como a força do leme lhe provém da água, que seguindo a nau corre de vante para a ré e embaçando no leme, oposto à linha que descreve o navio no curso, repulsa com veemência, de sorte que subdomina e constrange a embarcação a fazer cabeça para a parte para onde se inclina, razão porque em parando a nau fica o leme sem ter efeito, por lhe mancarem os meios de operar com a actividade que tem nas evoluções da embarcação que rege e que é suposto.

[fl. 351] Posta a nau em via para o leme governar com a sua opposição ao caminho que curcando a nau sulca, há-de ser pela maneira seguinte; quando se quer que a nau vá sobre bombordo há-de se carregar a cana a estibordo, para que a inclinação do leme ou ângulo que forma com o cadaste seja para a mesma parte, de sorte que governando o leme com roda, o que hoje é comum, anda sempre a roda em revés do bordo para onde se manda carregar o leme; isto é se quero o navio sobre estibordo mando carregar a cana a bombordo, para o que anda a roda para estibordo. O que melhor se alcança com a prática do que percebe com razões e essas vastas, que de ordinário mais causam confusão do que ensinam.

Todo o chiste do governo do leme está em mandar levar a cana para o bordo contra aquele sobre que quero que o navio siga ou vire, por que então fica o leme inclinado para a mesma parte e com opposição com a qual dobra o navio para onde o encaminho.

A roda do leme serve de fazer ala e larga à regeira da cana que o rege de sorte que andando a roda para bombordo pela regeira de estibordo e para esta parte leva a cana. Semelhantemente andando para estibordo ala a regeira de bombordo e a esse bordo leva a cana, ficando o leme oposto e curvado para estibordo.

Fizemos as advertências antecedentes por que querendo nos fazer a vela fica preciso saber *[fl. 351v]* como se manda a via, carregando o leme a bombordo, a estibordo, a meio e de encontro ou aliviando, como já dissemos, nas suas vozes.

Capítulo III - Como se amarra o navio e se surge em qualquer porto

Como nos queremos fazer à vela é necessário primeiro saber amarrar e surgir o navio para zarpá-lo, porque nas vizinhanças de terra o novíssimo remédio é o dar fundo e, como seja sujeitar a nau à

vontade alheia pois é pô-la à mercê da amarra, deve-se não ignorar o como haja de surgir com segurança porque o estar atido a outrem sempre envolveu falências.

Se o navio se amarra em porto de marés deve-se dar fundo a uma âncora à enchente e outra à vazante, encostando-se, sempre, para a costa donde reina o vento mais geral.

Se o navio se amarra para invernar, sendo o porto de marés, deve ser com quatro âncoras duas à enchente e duas à vazante.

Se o navio se amarra em porto amparado dos ventos, onde não há maretta, sendo muito fundo junto de terra deve se amarrar com proízes, que vêm a ser com uma amarreta em terra e uma amarra ao mar.

Se o navio se amarra em porto defendido [fl. 352] dos ventos, onde não há maretta nem resaca, porém, junto a outros navios, deve amarrar-se com proízes em terra e com regeira, pela popa, dada ao mar. Assim se amarram as galés porque sempre buscam portos abrigados e surgem em terra e, para não atravessarem podendo dar a costa, dão ao mar as regieras pela popa e o mesmo praticam os navios em semelhantes portos, comumente são os navios pequenos.

Se o navio dá fundo em porto de marés, por poucos dias, deve molhar somente o aúste.

Se o navio dá fundo em porto aberto, deve sempre dar fundo ao seu aúste.

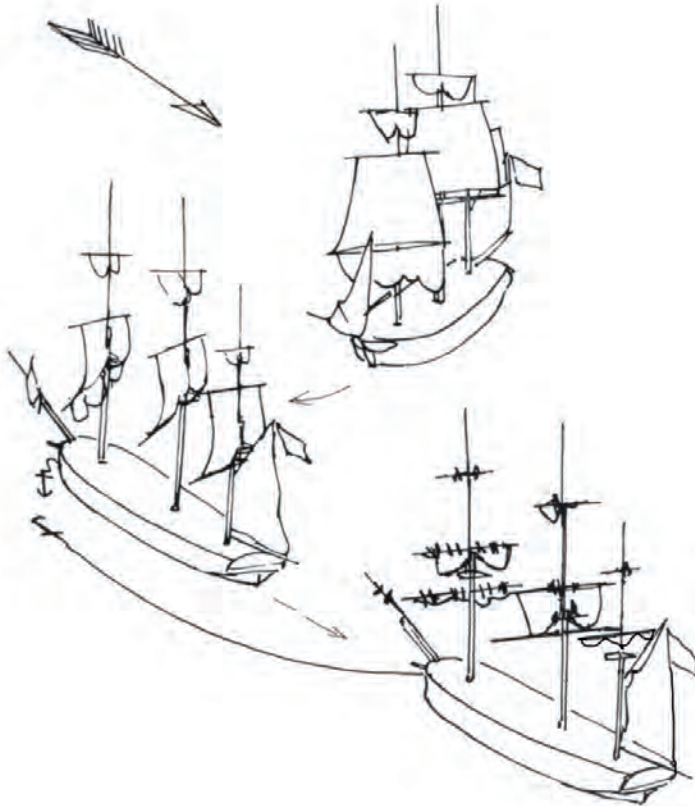
Sempre que o navio dá fundo, não sendo para invernar, deve ser molhando o aúste, porque ou seja para dar fundo à segunda âncora, o que se faz em contraposição à distância larga do aúste ou seja para dar filame à amarra, o que é necessário quando venta rijo ou quando desce a maré com força, arriar a amarra para não garrar a âncora porque fica com mais tenacidade ao lançante do que a pique.

Se o navio está sobre uma amarra e o vento cresce de sorte que faz rabear o navio é necessário dar filame à amarra e em abonançando, assim o vento como o mar, deve-se meter a amarra dentro, para que virando o navio não entouque nem se rompa ou a roa [fl. 352v] algum rato, andando arrasto no fundo do mar e no caso de serem os balanços grandes, devem-se arriar os mastarés para baixo e também as vergas, o que manda Dechalles.

Se o navio está sobre uma amarra e é em porto onde há enchentes e vazantes ou as águas tem refluxo, é necessário haver cuidado quando a nau vira que não seja em cima da âncora que tomará capelo a amarra entoucando-se na unha desamarrar-se-há o navio por se desferrar a âncora, pelo que é preciso que a amarra não tenha muito filame e que haja prevenção de se meter dentro e esteja amarrado o navio sem a amarra estar a rasto nem a pé-de-galo. Também é necessário que quando vá virando se ajude com o leme, para que faça cabeça o navio para aquela parte sobre que quero que vire; isto se faz com o socorro da mezena ou da gata, mareando-a ou pondo esta sobre, para que caia o navio a ré e dê volta afastado da amarração para poder a amarra jogar pelo seu anete, sem ir entoucar-se sobre a âncora quando vai a virar o navio.

Toda a âncora que se molhar para sobre ela se amarrar a nau deve ser com arinque, para se conhecer onde está a amarração como para se tirar a âncora ou a amarra se faltar e para que outra qualquer embarcação não dê fundo na mesma parte, que se enrascarão as amarras resultando um trabalho grande para se levarem ou também para se conhecer se garra o navio pela distância [fl. 353] como sucede insensivelmente.

Em o navio estando ancorado sobre uma amarra em qualquer porto ou haja correntes de águas ou vento fresco ou não, deve-se de noite ter o plumo na mão para saber se garra a âncora ou não; de dia marcar-se-á pela terra, se estiver perto dela e se não, far-se-á o mesmo que de noite, nas em que houver vento descomposto e o mar embravecido, é necessário maior vigia porque o plumo não marca o movimento do navio, porque então o tem incerto e convém molhar logo outro ferro se só se acha um no fundo, pois o dobrar a força sempre fez segurar o efeito, como ensina o prolóquio da filosofia na força unida e se as duas âncoras não bastarem para isto trás a nau quatro e algumas cinco como os Holandeses, além de duas ancoretas que trazem todas.



Fundear sem corrente e com tempo bonançoso, Adaptado de John Harland, *Seamanship in the Age of Sail*, London, Conway maritime, 1987, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

Primeiro que se dê fundo se deve sondar o surgidouro, o que se entende em portos onde não há neles muita pratica, para se saber se é limpo e de boa tença, sem pedra nem rasos e para se molhar distante de terra, porque convém sempre que seja largo dela, quando junto não há abrigo e corre risco o sacar para fora pelos ventos travessia serem gerais, cuja prevenção

deve haver sempre no dar fundo, por não perder a amarra excepto quando a necessidade assim apela, porque então não valem as regras, tanto que [fl. 353v] o diz o dispõem a fortuna.

O ancorar nos portos, entrar neles, principalmente em barras, ainda que conhecidas, sempre deve ser com prático, porque a experiencia destes é mais esperta do que a maior prática dos pilotos de altura o que assim aconselha o nosso mestre no seu roteiro, mas no caso de se dar fundo sem prático seja sempre com consideração na corrente das águas, nos ventos que de ordinário reinam, para se dar resguardo a terra, molhando em parte de donde fazendo-se à vela possa montar qualquer ponta, ou baixo que incomode esse tal porto.

Sempre que se haja de surgir junto da costa, o que é melhor evitar ou que seja preciso o avizinhar a ela, deve ser com as prevenções sobreditas, tomando sempre o meio entre a prudência e o receio, sem abraçar as quimeras deste, nem desprezar os ditames daquela, porque o capitão de honra tanto mal lhe fica o não ser prudente, como o vitupera o ser covarde, tendo entendido que a inconsideração no exercício náutico é a causa das maiores desgraças como também, que se desencontra a sorte por falta da resolução com que se empreenda, devendo sempre quem navega esperar da fortuna ajuda e da diligencia o bom sucesso e do contrário não se consegue o fim pretendido e só se encontra o precipício não esperado.

[fl. 354] Aqui se podia tocar a notícia do primeiro inventor da navegação, Ícaro, que porque se arrojou sem cautela se viu alagado.

Em estando surto o navio com duas âncoras no fundo tomando volta às amarras, devem tirar-se na bonança, o que se faz melhor na preia-mar ou baixa-mar, porque então não corre a água com força. Com a lancha dá-se um virador a uma das amarras, especialmente à que deu a volta ou à que tem menos dentro e depois de amarrada, com botões feitos ao chicote do virador, se arria o da amarra e se desfazem as voltas e, posta clara, se amarra, tomando capelo às abitas com boças ferradas.

Quando o navio dá fundo em porto aberto, para maior segurança, abita as amarras ao mastro grande na enforadura da coberta livre. Isto se entende abitadas pelos chicotes, porque sempre se hão-de encapelar nas abitas e ferrasse-lhes as suas boças, o que sem receio se pode deixar de praticar, contanto que tenham as arreigadas fixas nos vaus do porão.

Sempre que o navio ande perto de terra ou queira entrar em algum porto deve andar com as âncoras talingadas, safas e claras para surgir em sendo necessário e quando estiver dado fundo da mesma maneira há-de ter de sobressalente outras amarras talingadas e a roça para se socorrer se garrarem as âncoras.

O lustre de Portugal, o nosso nunca bem engrandecido Luís de Camões, com o seu bom [fl. 354v] e exercício que teve na navegação, adverte com louvada experiencia que não louvará o capitão que se não previne de cuidado.

O navio achando-se dado fundo em costa, ou porto aberto, deve só ter uma âncora no fundo para que em se carregando o vento, que for travessia nesse tal, se faça logo à vela levan-

do a amarra se o permitir o tempo, quando não, se for em porto nacional, poder-se-á largar por mão sobre bóia ou se picará, sendo em parte que se não possa salvar, por se não perder de todo.

Quando os navios andam nas vizinhanças de terra, andam mais expostos aos naufrágios em que os pode arriscar ou a corrente das águas, faltando o vento e sucedendo a calma ou a ferocidade dos ventos se sobrevierem contrários, cujo risco não há que recear no mar, pois é este a cama dos navios e segundo a arte, a mais desordenada tempestade é vencível e suposto o vulgo diga, chega-te a terra acharás abrigo, entende-se não reinando ventos travessias ou de tormenta ou podendo surgir em terra, sendo o porto abrigado e seguro.

Não convém buscar o porto com vento travessia e menos digo com vento de tormenta, ainda que seja de servir, se a necessidade o não obrigar, pois não há liberdade para se fazer o contrário, porque comumente fumam-se os horizontes [fl. 355] e da mesma sorte a terra e não pode haver baía nem marca certa, por onde se possa marcar a entrada, que depois de empenhado neste com vento contrário é dificultusíssimo virar no mar e sacar para fora, em tal caso tem-se visto por melhor remédio dar fundo a todas as âncoras e arriar para baixo as árvores, como mastaréis e vergas e se a tormenta não cessa, picar por último os mastros para livrar o navio do pendor que eles fazem por cabeça, ficando útil o perder e menos por conservar o mais, cujo estrago se evitará por mais que a tormenta cresça, engolfando-se o navio.

O navio que houver de dar fundo em porto cujo surgidouro for sujo de ratos, engaiará a amarra, forrando-a toda com cabos grossos feitos em botões e a guarnecerá de bóias para que não arraste e no caso de tocar em rato morda no ferro e não escame a amarra. Casos semelhantes só acontecem às embarcações pequenas, porque os navios de alto bordo não surgem em tais partes.

O navio que se achar surto e garrar, ou com a corrente de águas, ou com a procelosa força dos ventos dará logo fundo a outra âncora, porque as que tiver no fundo em tal caso vem levadas e não ferram e poucas vezes prendem excepto se o fundo se alcantila para a parte para onde vão garrando ou dão em alguma tença em que façam [fl. 355v] presa, além de que a âncora melhor faz esta quando cai de jacto do que quando vai de rojo, pelo que levantará as âncoras, espiar-se-lha, no caso de querer conservar o mesmo surgidouro e, sobre a espia levará a sua âncora e amarrar-se-á de novo.

O navio que se achar ancorado em qualquer porto em que haja de ter demora, em carregando vento descomposto, arriará mastaréis e vergas por não fazer pendor ao navio por cabeça, o que se deve fazer para maior segurança e conservação das árvores, porque em havendo vento logo se inquieta o mar, o que obriga a dar balanços o navio pondo-o no risco de sacudir as árvores, principalmente os mastaréis e ainda que possa aguentar o tempo com eles em cima, o mais seguro é arriá-los, o que se entende estando em porto fechado para não forcejar a amarração, pois tanto mais força recebe esta quanto mais vento impulsa o navio por alto, sendo possível virar-se sobre a amarra tendo peso por cabeça, sem lastro.

O navio para dar fundo vindo à vela com todo o pano largo, ferre primeiro com os joanetes todo o miúdo, depois do que carregará a maior e traquete acima e logo arriará as gáveas molhando a âncora ao mesmo tempo, porém ficará com a gata sobre para o navio cair a ré e não investir a âncora que sobre ela entouque a amarra.

Quando o navio houver de tomar amarração surta vindo [fl. 356] à vela, antes de a abalroar mandará colher um virador ou dois, aboçados um no outro e que vão abita-lo pelo chicote à amarração que se houver de tomar, depois do que ferrará todo o pano e virará ao virador até receber as amarras, que se forem quatro gurnirá duas pelos escovéns de bombordo e duas pelos de estibordo, encapelando cada uma em sua abita e aboçando-as.

Quando o navio estiver surto e se lhe tiver a gata sobre para impedir que com o refluxo da água não invista a amarra, se suceder que cresça o vento, ferre-se logo a gata, porque então fila a nau ao vento e não necessita de quem lhe dê filame, antes lhe dobrará o peso, fazendo-a forçar, expondo-a a que garre ou falte.

Nos portos em que houver fluxo e refluxo tanto que a água quiser mudar do seu impulso, ponha-se a gata sobre, se o vento for favorável e ajude-se o navio com a mezena e leme, para que viçe sobre o bordo em que não tome volta a amarra ou entouque e como se puser a nau a enchente, ou a vazante ferre-se-lhe a gata.

O navio que tiver garrado, querendo ir para o seu surgidouro e não quiser ir às espias o que é mais seguro, não se podendo fazer à vela [fl. 356v] por estar muito em terra ou lhe faltar vento de servir; com a maré pode ir a reboque da sua lancha e escaler se não houver vento rijo.

[fl. 529] Antes de dar fundo em porto, desconhecido deve-se sondar.

As amarras também se abitam no porão como nos vaus.

[fl. 534] No Rio de Janeiro, andando nós espiano ao levar da âncora levantámos duas ancoras com a própria outra perdida de forma engatada com a nossa e grande. E ao levar do ancorote suspendemos outro engatado com o nosso de sorte que de dois lanços levantámos quatro âncoras, caso raro!

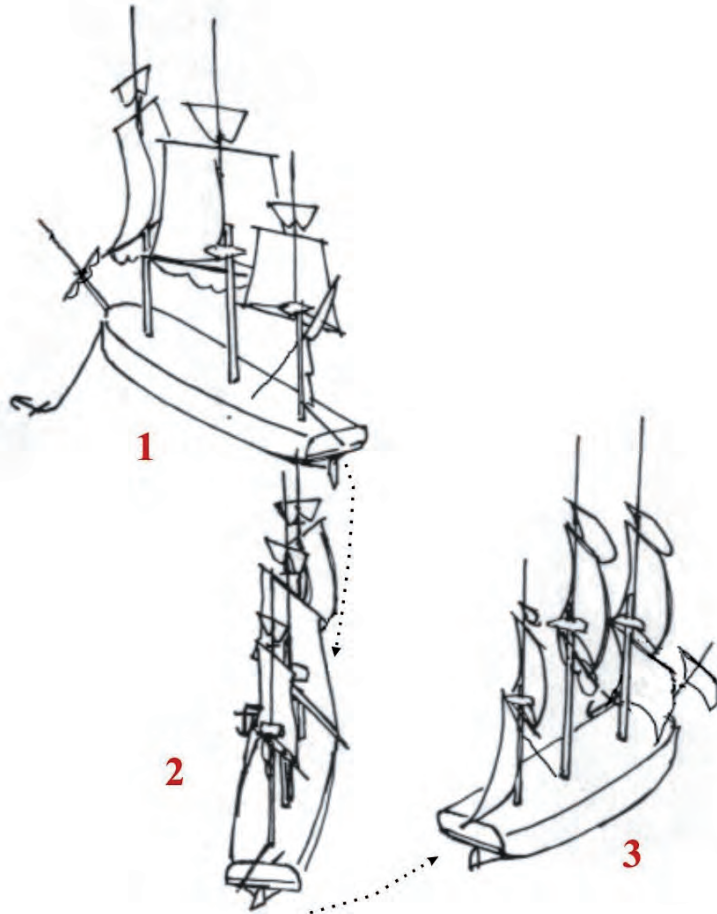
[fl. 356v] **Capítulo IV - De como se faz uma nau à vela**

Se o navio havendo de se fazer a vela largar a amarração, primeiro que a largue desfará as gáveas e gata e todo o mais pano excepto o miúdo, depois de ter a amarração abitada a alguma barca ou embarcação, mareará o pano sem puxar por toda, no que não pode haver regra pois o vento é que ensina o de que se há-de usar, mas sempre a primeira manobra há-de ser desfazer gáveas e gata e caçá-las.

[Nota à margem] *Devem as gáveas estar caçadas e a gata, com o traquete desfeito e o mais pano.*

Os portos cujas entradas forem barras de nenhuma sorte se devem tentar sem maré e vento de servir e no caso de não haver ambas as condições deve preferir a da maré ao vento, que ainda que o que é bem faz maré, é necessário que seja muito fresco e igual e muitas vezes não pode vencer a corrente da água e como esta sempre faça derivar o navio, facilmente o faz naufragar encostando-o a terra, por não haver nas barras área capaz de melhorar a navegação, pois comumente são estreitas, do que se fica vendo que sem maré não há cometer barra excepto aquelas cuja profundidade e largura é tão extensa [fl. 357] e limpa que em havendo vento feito e de servir não há mais que entrá-las.

Nos braços de mar ou rios bem se pode navegar ainda que a maré ou vento seja contrário, contanto que uma das coisas seja a favor e não ambas opostas.



Suspender, Adaptado de John Harland, *Seamanship*, 1987, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

[Nota à margem] As embarcações de vela latina, como possam bordejar, fazem caminbo, ainda sem maré nem vento de servir.

Nos portos abertos como costas ou enseadas, o vento é que regula o dar à vela para se atender à corrente de água, ponta de terra ou baixo, que se haja de montar.

O navio achando-se surto em porto de marés, querendo-se levar, tendo duas âncoras no fundo, deve levar em primeiro a âncora de vazante e pôr a pique a da enchente, para que em repontando a maré, tanto que comece a descer se possa suspender e marear as gáveas e o mais pano para montar a barra com brevidade ou levar primeiro aquela que em pondo-se a pique a outra, fique o navio mais livre para dar à vela.

Mas se a âncora da vazante for a do aúste, que não possa ir buscá-la a amarra solteira, deve-se levar primeiro esta.

As amarras devem se levar na preia-mar ou na baixa-mar, porque na corrente de água demandam tanta força, que com grande trabalho se suspendem as âncoras e o mesmo sucede quando o vento é muito rijo e às vezes acontece faltar a amarra ou cabrestante, como tenho visto *[fl. 357v]* em ocasiões repetidas. Em tal caso não convém levá-la se não há razão urgente que o obrigue.

Nos portos abertos ou enseadas que tendo o navio dar a vela deve levar primeiro a âncora de terra e ainda nos fechados como os proízes ou amarração semelhante.

Nos portos, ou por embarço de navios ou por ter algum baixo vizinho que seja necessário montar, querendo o navio fazer-se à vela e não tendo vento de servir, deve primeiro espiar-se, até vencer os embarços para que possa bordejar e sacar para fora.

Quando ao navio suceda em chegando a terra ou pela água lá o espaldear ou por querer fazer o bordo mais comprido indo aos repiques, acalmar o vento que procure dar fundo para se fazer outra vez a vela, deve primeiro espiar-se para fora, porque não convém no rolo de terra desamarrar o navio que corre o risco de o encostar a terra o impulso da água.

Quando suceda o navio achar-se surto no rolo de terra e queira sair para fora sem se espiar, vendo que a água ou não corre ou faz remanso para fora, em levando a amarra pode sair ao reboque da sua lancha e escaler, o que com suavidade se faz não sendo o vento rijo nem contrário.

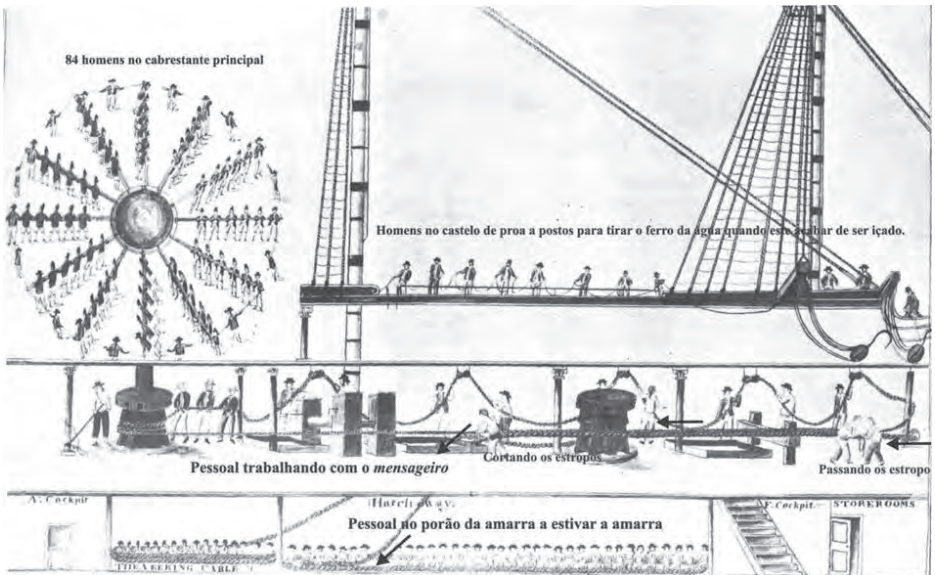
[fl. 358] **Capítulo V - Como se espia o navio**

Se a nau que quer espiar-se tem perto de si algum outro navio, surto, dar-lhe-há um virador ou dois, aboçados, que levando a amarra virará a espia até se pôr em distância franca de se fazer à vela.

Quando o navio que se quer fazer a vela, tendo vento de servir e estando entre navios que o embarcem, ao levar-se pode fazer-se à vela sobre alguma regeira dando a pela popa ou da proa.

Se se acha em porto deserto a nau que se quer espiair onde não há embarcação a que se possa dar a espia alongar-se-á esta, feita de viradores ou amarretas, em um ancorote que se tomará na lancha colhida pelo seio e dar-se-á a distância da extensão da espia sobre que se levará a amarra e assim se poderá ir repetindo as espias por largo espaço até se fazer ou poder fazer à vela a nau. A espia ou se larga pelo seio ou pelo chicote, isto é ou dou a espia e venho amarrar-me ao navio e então a largo pelo seio para o que a levo colhida pelo chicote ou pelo contrário a levo do navio e dou a espia colhida pelo seio.

Da mesma sorte que se dá fundo a uma espia de ancorote se dá a qualquer âncora, quando o navio se quer amarrar em porto cujo surgidouro, à vela não pode ocupar, com advertência que a âncora não serve para espiair a nau por ser muito pesada, pelo que se não pode levar de lancha ainda que dela se molhe o que se faz com o ancorote, pois se leva à mão por ajuda de um gaviete que para esse fim se prepara na popa da lancha.



Içando o ferro num grande veleiro do século XVIII, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

[fl. 358v] Capítulo VI - Como se leva a amarra

Por dois modos se leva a amarra ou com o cabo de ala e larga ou com uma patesca. Com o cabo de ala e larga se levam geralmente, cuja manobra é mais pronta e breve, porém é fácil o faltar quando a amarra dá muita força, ou por corrente das águas ou por força do vento ou por ser a tença tal e a âncora tão pesada que é necessário dobrar a potencia para suspender e

no caso que ainda que não falte, tira tão pouco doce que quase não deixa esperanças de se levar a amarra, se bem que os estrangeiros é do que mais viram por ser breve.

A patesca tira mais doce porque como tira por gornes anda o virador mais suave e com mais fortidão, pois obra a virtude unida no que fia mais seguro o efeito, porém opera com mais vagar por a mora que faz em se emendar, a vante, o aparelho a cada tirada da amarra.

Além das boças que deve ter a amarra para a sua segurança, sempre que se for levando selhe hão-de ir formando bocas, porque se faltar a patesca para se ferrarem logo ficando conservando dentro a amarra, que se achar levada, isto se entende tanto quando a amarra se leva com patesca como quando se leva com cabo de ala e larga, de sorte que a amarra sempre se leva com boças ou seja com patescas ou com o cabo de ala e larga, porém com este além das boças [fl. 359] gornidas de sobressalentes tira a amarra por michelos, que devem ser de boa gaxeta ou de beta de esparto, para se poderem amichelhar os frainéis que ao levar da amarra se vão tomando e ferrando, por alternativa, ao mesmo tempo de ir ganhando para dentro a amarra.

Para maior clareza repetimos que o cabo de ala e larga tira mais pronto, porque passando por ante a vante do mastro do traquete e gornido ao cabrestante, anda sempre em redondo, desfazendo-lhe e ferrando-lhe os michelos alternativamente, com prevenção das boças passadas em voltas largas, para que possa passar a amarra que vem por dentro e no caso de lascar se lhe ferrem as boças incontinente.

A patesca aparelha semelhantemente a qualquer talha, faz fixo a ré um dos cadernais ou moitão, na coberta do cabrestante e o outro dá-se ao corpo da amarra, a vante e gorne o tirador ao cabrestante, por onde se tira e leva a âncora, mas de lanço a lanço, para o que se vai emendando o aparelho a vante, que é o que leva o tempo e causa a demora, porém é seguro e forte.

As amarras quando laboram na coberta de baixo, ao levante, é melhor logo que se vão levando e recolhendo no seu paiol, assim para se trabalhar [fl. 359v] sem embaraço como também por esse trabalho feito, porque o aduchar na coberta os cobros de amarra, faz tal massa-me e rosca que nem se pode trabalhar, nem se safa com facilidade a coberta, verdade que com o cabo de ala e larga, melhor do que com a patesca, se bota em baixo a amarra ao mesmo tempo que se leva.

Quando a amarra vai para o fundo ou por se largar ou por faltarem as bocas, haja servido na gente que se desvie, por não suceder alguma desgraça.

Quando a âncora estiver a olho, tomar-se-á ao turco para se safar da nau e poder vir para as boças de viagem, sem roçar o costado, razão porque há quem pratique as serviolas, o que não tem muita prática.

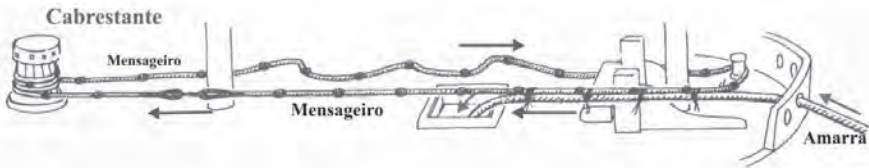
Quando as amarras andarem talingadas e safas nas cobertas, por andar o navio junto de terra, que então sempre devem andar assim andarão adriçadas acima, contra a coberta, pela não empacharem nem impedirem a limpeza, no que deve haver todo o cuidado.

Capítulo VII - De como se labora com o cabrestante

[fl. 360] Sempre o cabrestante que trabalha livre da amarra, como nos navios que têm dois em um só pião, labora melhor do que o em que gorne o cabo que leva a amarra porque anda a gente mais certa e, feita e, segura o que é necessário para o cabrestante bem operar.

É necessário que tanto que o cabrestante se acha empenhado e dá muita força ao virar que a gente o segure e ande certa, para o aguentarem assim, para que não desande e as moleste como tem sucedido repetidas vezes, como por não perder o trabalho que houver feito de ir para fora a amarra que tiver entrado.

O cabrestante mais doce anda quando mais gente o vira a um tempo com certeza e igualdade,



Içar o ferro com o cabrestante e mensageiro, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

sem correr por se não cansar nem desigualar a força, porém virando sempre em redondo do que à lupa, porque o impulso seguido é mais favorecido da força unida por ir em via do que o jacto, em que todos não podem entrar com união pronta, como se prova da roda que em movimento ela mesmo se ajuda.

Amparando o cabrestante ou por se emendar a patesca, ou por se aboçar a amarra ou por qualquer outro incidente, se tomará logo linguetes para que não desande o cabrestante.

Nota: *A gente para que possa trabalhar é necessário que se não fatigue [fl. 360v] porque depois de o estar não obra e menos se faz sociável a força para que ao mesmo tempo opere e daqui nasce, que menos gente faz o que muita não pode, em caso de se cansar convém dar-lhe algum descanso para que possa vencer o trabalho, mandando sempre que trabalhe com viveza e não com excesso.*

Ultimamente os navios Ingleses, pequenos, costumam trazer à proa um molinete, como sarilho deitado de bombordo a estibordo, com que levam as suas amarras, o que tem fácil prática sem trabalho, porque além das amarras serem leves e ligeiras, no molinete, nos dois extremos há certos furos quadrados, onde se enfora em cada um seu braço a que dão impulso da proa para a ré com que o fazem andar em torno e assim levam a amarra.

[Nota à margem] Fig: [Não existe]

[fl. 361] **Capítulo VIII - Como se mareia o navio em todas as suas manobras**

Eram aprazível à vista e de leitor vê-las os ânimos o ver uma nau à vela, que assim ode cantou o poeta Virgílio dos seus navegantes do mar mediterrâneo, já na consideração de os julgar contentes, se os acompanhar no recreio, cuja lembrança deve trazer presente os que navegam para se engolfarem a todo o risco, sem o menor receio, pois os incômodos do mar se descontam com a complacência que causa o navegá-lo com bom sucesso e fortuna, a que com a diligência mediante o favor divino, segundo as regras náuticas se assegura e suposto o maior sábio confessasse ignorar estas ou por humilde ou por significar o difícil na falta da experiência hoje tem esta introduzido o seu uso, de sorte que qualquer rudes as pratica, sem mais reflexão do que seguir o que o uso observa e muitas vezes nesta cegueira contra acertos, que não conseguem os que mais na sua teórica se desvelam.

E porque o abuso tem introduzido o que não é moderno, porque ia o príncipe dos poetas latinos acusa nas manobras dos seus navegantes, uma vozeria e alarido nas fainas, quando se marca o navio e tanto mais cresce aquele quanto maior é o empenho da manobra, o que causaria *[fl. 361v]* não só temor aos pouco práticos, mas ainda confusão aos mais versados.

Assim como a saloma com pausa e certeza ordena a força e a ajuda para que esta tira a uma ermidia o impulso, aplicando-se todos a um mesmo jacto, sem discrepância pelo contrário aconteça na ocasião do tempo se falta a uniam, quando as manhas devem ser mais prontas e breves, convém para que se consigam que todos os operários à boca calada atendam o que disser a voz de quem mandar, para prontamente o executarem, que aliás faltará à boa ordem quando é mais necessária; é doutrina esta tão precisa, que por falta de observância sucedem mil desordens que a experiência testemunha.

Deve-se tanto nos actos militares como náuticos não consentir que a gente não só não grite, mas que não fale, que pende desta circunstância o ser obedecido ou não quem governa, que distraída a gente nestas vozerias nem obra nem tem lugar de obedecer, porque não sabe a quem, pois não ouve nem entende quem manda.

[fl. 364] **Capítulo IX - Da variedade do pano com que pode andar o navio e várias advertências necessárias para a navegação**

Todo o velame de que usa o navio é necessário, em geral, para arrojarem aquela máquina e compoendo-se ele de desigualdade na forma e de diversidade na posição onde prepara vem a fazer tal concordância e ajuste que toda *[fl. 364v]* causa o mesmo efeito que vem a ser que impulsionado do vento obriga não só a que o navio ande, pare, mas que corra e voe, isso que faz todo o pano largo, segundo o vento o obra parte dele, com mais ou menos vantagem, o que é necessário saber com que velas pode o navio andar e quais são as que emparelham e se ajudam entre si:

Advertência I

O pano todo faz andar o navio e dividido cada um sobre si tem especial serventia, o pano do mastro grande como maior e principal serve para andar o navio, o pano do mastro de traquete serve para andar e arribar a nau, como também o do gurupés e ultimamente o pano do mastro da mezena serve para orçar a nau, especialmente fazendo-a também andar como todo.

Advertência II

Semelhantemente serve o pano miúdo segundo a sua posição, assim para fazer seguir o navio com mais veemência, como para o temperar no seu progresso, pois são as alas com que se remonta esse volátil aqueduto, transporte da utilidade como é do respeito do monarca.

Advertência III

O pano principal com que se navega o navio são gáveas, maior e traquete, com este se move e se segue, somente se o vento é de servir e o navio de bom governo.

Advertência IV

[fl. 365] A primeira circunstancia a que se atende para se poder velejar é o vento e em segundo lugar a paragem em que o navio se acha, porque se é a montar algum cabo baixo ou barra, é necessário fazer força de vela, se há corrente das águas e o vento é escasso pois então é preciso empenhar as árvores para vencer a dificuldade.

Advertência V

Se o vento de lugar que seja igual e composto, se se vai em viagem, que então não convém demorar coisa alguma, larga-se todo o pano e no caso de ser necessário e o vento não é de servir, veleja-se então segundo pode ser, pois não pode ter escolha a vontade de quem manda.

Advertência VI

Estas advertências, e as mais que se forem fazendo é necessário atendê-las porque na variedade de velejar e mear o navio, não se podem determinar regras sem que envolvam a mesma diversidade, ao passo todas tenham entre si certeza e regularidade com que se manobram sem que faça implicância haver diversidade nas manobras que hajam de ter o mesmo fim, como nas contrárias para o mesmo efeito.

Advertência VII

[fl. 365v] Se o navio quer orçar e ir sem abater, necessita de pano de cabeça, porque sem ele rola e descai e muitas vezes com todo o pano largo, o que continuamente sucede em havendo corrente de águas, mar com vaga ou com levadia e a nau de poucos delgados, o que se emenda fazendo bordos ou repiquetes ganhando vantagem para barlavento, para montar baixo cabo ou para conservar alguma altura.

Advertência VIII

Se o navio vai á bolina e leva gáveas, maior e traquete e se se arriba, larga-se-lhe a gata e se não basta caça-se-lhe a mezena ou a vela de estai da mezena.

Advertência IX

Se o navio leva gáveas maior e traquete com a gata mareada, que de ordinário indo o navio com gáveas leva a gata larga, griva de sorte que não vai a nau a caminho, largue-se-lhe a vela do botaló e se não bastar, marcie-se-lhe a cevadeira ou largue-se-lhe as velas de estai de proa ou ferre-se-lhe a gata.

Advertência X

Se o navio faz força de vela a ré para orçar, é necessário fazê-la à proa para sem parar o curso, porque em indo as guinadas não se segue, do que nasce dizer-se: navio quando anda [fl. 366] barlaventeia e da mesma sorte: se se arriba não se aventaja, porque só rola e faz o caminho para a parte da escota.

Advertência XI

Se o navio quer largar as gáveas deve logo marear a gata, porque esta vela serve de orçar e de fazer seguir a nau, pelo que em havendo tempo é necessário ferrá-la primeiro do que todas as mais velas, porque fará ir de ló o navio e vir a tomar de luva.

Advertência XII

Se o navio por ser o vento rijo levar o pano nos rizes e for só com a gávea fora e velacho ferrado, o que se faz por ir o navio mais desembaraçado, quando o tempo não é certo deve ir a gata e mezena ferrada e no caso de ser necessário largar pano a ré, para o navio não arribar, se o obriga a isso o mar por ser grosso e travessia largue-se-lhe a mezena nos rizes e tomada na antegalha, que vem a ser ferrada a certa distância no punho da pena, ficando por este caminho menor ou também se lhe larga a vela de estai a ré, que é o que basta para fazer governar o navio.

Advertência XIII

Se o navio leva só o pano de cabeça que são gáveas [fl. 366v] necessita de levar mareada a gata, especialmente indo à bolina ou pelo contrário, se o navio é agulheiro.

Advertência XIV

Se o vento que reina é rijo e o navio quer ir com as gáveas deve-as levar nos rizes e então não necessita de pano a ré, porque com o vento fresco o navio logo griva e, pelo contrário, em sendo brando e o mar banzeiro ou que faça aguada grossa, de ordinário sempre rola, pelo que se faz força de vela a ré.

Advertência XV

Se o vento não dá lugar que vá o navio com gáveas fora, vai em papafigos e então carece da mezena e vela de estai, se rola muito o que se conhece logo pela esteira do navio e ressolho da água que faz pela popa se corre direito com o cadaste ou com a alheta e para que orce o navio se ajuda com o leme governando de ló.

Advertência XVI

Se o vento passa a máis, que se equivooca com o de tempestade, ferra-se todo o pano e se se lhe marca o traquete posto na amura, governa-se com o leme de ló no meio tempo da bonança o que se diz não porque o seja mas em razão da tormenta quando porfie, que se minora, [fl. 367] porém crescendo ou espertando-se mais governa-se com o leme de encontro, para ir a nau arribada que não atravesse aos mares ou lue o pano, advertindo que se deve vigiar o mar para que em vindo a lancara ou onda grossa, se alivie o leme pondo-se a meio porque o não colha forcejando-o e o quebre.

Advertência XVII

Se o vento e o mar é descompostíssimo deve-se governar só com o traquete e sempre de arribada, porém de sorte que o vento fira pela alheta de barlavento porque não lue o pano, razão porque vai na amura e para que a nau vá mais sossegada e possa arribar, que aliás atravesar-se-á aos mares e soçobrá-la-ão.

Advertência XVIII

Muitos navios em botando a popa com o traquete ferram tudo e só vão com os bolsos do traquete, porque então o mar e o vento os leva em árvore seca, também, por cautela, trazem envergada uma cevadeira por ante a ré do traquete, para correr com ela somente ou para lhe servir no tempo se faltar o traquete.

Advertência XIX

O navio a uma larga, sendo o vento composto, pode levar todo o pano largo assim o redondo como o [fl. 367v] miúdo, como velas de estai, cutelos e varredouras.

Advertência XX

O navio à bolina com vento de servir marcia todo o pano excepto os cutelos e varredouras de sotavento porque não preparam.

Advertência XXI

O navio à popa marcia o pano redondo, assim cutelos e varredouras excepto velas de estai e maior, ainda que a pode levar larga, com os punhos carregados acima.

Advertência XXII

O navio à popa é melhor levar a maior carregada, ou ferrada, porque larga tem-na o vento ao traquete, que então tem melhor serventia indo mareado do que à sombra porque dá mais força ao curso do navio.

Advertência XXIII

O navio se vai à popa e quer ir sem força de vela, leva o velacho largo, traquete e gata e o mais pano ferrado.

Advertência XXIV

Se o navio vai a uma larga e não quer fazer força de vela, vai com traquete e gáveas ou com traquete e gávea, o que é melhor ou com o traquete, velacho maior com o punho [fl. 368] de barlavento carregado acima, o que também se faz indo à popa para que o pano tome todo o vento, advertindo que em indo velacho largo é conveniente ir a gata, o que se entende com vento favorável.

Advertência XXV

A variedade com que se pode marear o navio pode sempre corresponder ao capricho particular de cada um, contanto que se regula o pano de proa com o de ré, que se não oponha senão em sua proporção medida, que se possa ajustar no efeito atendendo ao vento que reina, que possa aguentá-lo o navio sem perda das árvores, velame ou enxárcia, o que é necessário conservar como tão preciso para o governo e salvação do navio, o que sem urgente causa não se arrisca usando sempre dos meios que escusam os ultimados, em que pode perigar o remédio.

Advertência XXVI

Se quero como por exemplo, se o vento o permite que o navio vá de ló, ferro-lhe o pano á proa como a cevadeira, vela de botaló ou algum estai e largo a ré a gata, mezena ou esta e algum estai, pelo contrário se quero que o navio vá arribado, largo-lhe pano á proa e ferro-lhe a ré ajudando-o com o leme, de sorte que assim como ando com o pano e o preparo à feição para onde quero que sirva, [fl. 368v] assim governo com o leme carregando o contra o bordo sobre que quero se siga a nau.

Advertência XXVII

No governo do leme está o conhecimento do que devo fazer, se deve largar, ou ferrar, mareando-o mais à proa do que a ré, ou a ré mais do que à proa, advertindo que quem ferra larga e que quem não ferra a tempo não conserva nem árvores, nem pano e ao depois não larga e suposto os abusos tenham introduzidos ser fraqueza ferrar pano quando a ocasião o pede, o que sempre deve ser com prudência, está tão longe de ser fraqueza, que só o é e descrédito de quem governa não mandar fazer a tempo o que deve para conservação do seu navio, pois com ele há-de servir o seu príncipe e defender a honra própria.

***Nota:** Os estrangeiros os que são mais práticos, todas as noites, ainda nas de força do verão, metem as gáveas nos rizes e assim passam a noite até amanhecer e então vendo os horizontes claros, velejam com todo o pano. De dia se se ajuntam os ares desvelejam e metem logo o pano nos rizes, se carrega o tempo ferram de gávea e põem em papafigos ou põem a capa, se torcem caminho ou se não podem seguir o que levam ou querem conservar a altura que têm de sorte que toda a filigrana está em conservar as árvores, [fl. 369] pois será loucura disparatada fora da ocasião expô-las à falência.*

Advertência XXVIII

O pano indo na amura, o de proa tanto mais caçado for quanto mais arribada irá a nau e de ré quanto mais caçado for tanto mais orçava o navio.

Advertência XXIX

Se vou a uma larga ou bolina e quero botar a longa para ir à popa, largo a escota, bolinas à gávea e maior e braceio em vento a gata, arrio vela de estai e carrego a mezena arriba, pondo o leme de arribada e assim como a nau for arribando, arriarei a escota ao traquete e bolinas a este e ao velacho e bracearei por barlavento o pano de proa, o que baste para ir a nau a caminho.

Advertência XXX

Se vou à popa e quero pôr a bolina, deixo estar o pano de proa e ponho o da ré na amura, caço por sotavento mareando gata e mezena e o leme de ló e tanto que for obedecendo a nau mareio o pano de proa, como o da ré, a tempo que o vento o fira de direito, porque se não luvará ou tomará a nau por davante.

Advertência XXXI

Os estrangeiros na maior tormenta costumam pôr [fl. 369v] à capa ou por não terem para onde correrem ou por não perderem a altura ou por não desfazerem o caminho que tem vencido. Põem a capa com a maior no que se não dá risco algum, porque o navio então está como bóia, que ainda que padeça os vaivéns do mar este passa lhe por baixo e não há que temer, porque assim pode arribar o navio e pôr na outra volta se bem que pode mentir, se o não ajudarem com algum pano à proa, porém o mais seguro, se pode correr, é ir com o traquete na amura, porque como o navio vai seguido são os balanços mais suaves, no que se livram melhor as árvores, conservando a enxárcia e forcejando menos o navio.

Advertência XXXII

Nos vários modos com que se pode pôr à capa o navio, na ocasião do tempo, o melhor é com a maior, por ser a vela que o cinge segurando-o, sem lhe dar lugar a que se atravessasse aos mares e, ficando o navio forcejando pela principal parte do seu todo.

Advertência XXXIII

[fl. 370] Também se põem à capa na tormenta com a mezena ou com a sua vela de estai, mas é mais seguro por não poder marear-se o navio e estar exposto atravessar-se o mar se cruza na proa, porém bem se pode praticar nas tormentas moderadas.

Advertência XXXIV

Pode-se por à capa com o traquete na amura e a escota larga, o que não tem inconveniente algum pois está o navio apto para se marear e correr cada vez que quiserem, sem risco de atravessar, mas dará maiores balanços do que com a maior, por estar desamparado de pano e não ter no meio quem o faça adiriçar, como o obriga a vela grande.

Advertência XXXV

Em se pondo o navio à capa, sempre se põe o leme de ló e muitas vezes se amarra se está muito tempo, depois de parar o navio, o que logo faz tanto que se lhe carrega o leme de ló, indo buscar o vento, que como lhe falta a este o pano em que se empregue fica o navio sem impulso, pelo que bem se lhe pode levantar o leme e pôr a meio, para que o mar o não colha violento ou torcido, que o quebre.

Advertência XXXVI

Poderá pôr-se o navio à capa em árvore seca, porém não convém por estar sem governo e no risco de poder atravessar, podendo soçobrá-lo o mar sendo grosso, [fl. 370v] porém poderá semelhantemente bem correr em tormenta, sem receio, indo à popa mas não fazer outra manobra, o que se entende em tempestade.

Advertência XXXVII

Os navios em estando à capa rolam e abatem muito e tudo o que andam é para a parte da escota, o que se deve considerar havendo vizinhança de terra para se vencer esse risco, pois com vento travessia e de tormenta a vizinhança de terra, na ordem dos perigos, é um dos máximos.

Advertência XXXVIII

Se nos virmos na vizinhança de terra ou baixo que seja necessário montar com vento travessia e de tormenta, empenharei o navio fazendo força de vela com os papafigos na amura e bem caçados, gáveas fora nos últimos rizes sobre a pega, governarei à orça e observarei a esteira do navio se diz direita pela popa ou oblíqua com a alheta, fazendo juízo se rola ou não o navio, a distância em que se acha e se poderá, com menos ou mais pano, vencer a dificuldade e vendo provavelmente que se ganha desvelejarei logo o navio, como de velacho ou das gáveas ou do velacho e maior ou como racionalmente pareça conveniente e o permita a paragem ao tempo; pois nestes casos só a ocasião é que a que ensina a regra que se há-de seguir, socorrida da arte.

Advertência XXXIX

Indo o navio à bolina e quero que siga, mais mando andar em cheio, que vem a ser mais arribado meia partida dando um jeito ao pano por barlavento, largo os braços a sotavento e dou salto às bolinas.

Advertência XL

[fl. 371] O navio à bolina indo muito fechado a orça não se segue tanto, como também se vai às guinadas, o que se evita mandando andar uma quarta mais arribado e a caminho direito em curso seguido sem torcicolos, o que não só tira crédito à nau mas deslustra quem a governa, pois lhe prova imperícia conhecida.

Advertência XLI

Se o navio vai a uma larga ou à bolina e o vento se vai chamando a alteza e leva maior e traquete mareado, mando carregar-lhe o punho da amura da vela grande e me dizendo pela popa carrego ambos os punhos à maior ou a carrego de todo e braceio por redondo.

Advertência XLII

Se o navio vai à bolina e o vento se vai chamando à popa, mando carregar a maior arriba e que venha a ré o traquete pela parte da amura e para pôr por redondo largo bolinas, braceando e caçando.

Advertência XLIII

Se o navio vai à popa e o vento escasseia por sair chamando para a proa, mando ir o traquete a vante por barlavento e caçar por sotavento, segundo o vento o caminho que me deixa seguir e se de todo me obriga a ir à bolina, ponho o pano na amura, [fl. 371v] caço e braceio por sotavento, alando as bolinas.

Advertência XLIV

Se o navio vai a caminho indo à bolina ou por o vento sair para a proa ou por descuido de quem vai ao leme, chega o pano o luar indo o navio tomando por davante, largo a escota à mezena, carrego-a, arriba atravesso a gata, arrio a vela de estai da mezena e, se não basta, largo a bolina à gávea, o braço de sotavento e braceio-a por barlavento, ficando o pano da ré em vento e não sobre, mando aquartelar o punho da escota do traquete e bracear bem o velacho por sotavento.

Advertência XLV

Quando quero que o navio arribe, mareio o pano de proa, desvelejando o da ré, ponho este em vento, porque se põem sobre faz orçar a nau ou pará-la por encontrar o leme, que então deve estar de arribada ficando em oposição ao pano, que ainda que atravessado, como é a ré, obriga a nau a que aguce, advertindo que sempre que se braceia o pano para operar a nau, deve ser em vento, excepto quando quero que arribe ou em caso semelhante que o braceio em revés.

Advertência XLVI

O aquartelar o pano à proa é para fazer cair a nau para sotavento, a ré é para fazer ir de ló o navio; o pano que se aquartela à proa é o traquete, chamado o punho de escota para barlavento, para [fl. 372] o mesmo fim se aquartela o velacho e o traquete pelos braços de sotavento braceando-os bem a ré, aquartela-se a mezena pela sua esteira chamando-se para barlavento, cujos quartéis se fazem até obedecer o navio, porque tanto que a nau vai indo logo se mandam largar, advertindo se a cevadeira vai larga e quero que arribe a nau, mando boliná-la bem, que vem a ser braceá-la o que pode ser por sotavento e pelo contrário se quero ir de ló, mando carregá-la arriba.

Advertência XLVII

Se quero velejar com joanetes atendo o vento se é brando e igual porque com vento fresco e de salseiros não se anda com joanetes nem com pano miúdo e assim vendo que se ofuscam os horizontes, ferro todas as velas miúdas para as não perder, como por não embarçar as manobras que se hajam de fazer por causa do vento para mais.

Advertência XLVIII

Suposto fica dito que os estrangeiros em sendo noite ferram todo o pano miúdo e metem as gáveas nos rizes, esta regra tem limitação, porque se de Inverno se deve observar de Verão e no tempo seguro bem se pode, sem receio, velejar com todo o pano se a viagem o necessita.

Advertência XLIX

Se o navio vai à bolina com traquete e gáveas e quero que não siga tanto atravesso a gata, [fl. 372v] carrego o punho da escota ao traquete e arrio velacho, pondo o em vento, de sorte que o não receba; isto se entende quando quero não descair por conservar o bordo, porque se não vai nada em que o navio role, com o arriar-lhe as gáveas logo não segue tanto, nestes casos deve sempre o leme governar levando o navio mareado, porque se se põem de ló, pára a nau ou dá por davante.

Advertência L

Se vai o navio com todo o pano largo e quero desvelejar por algum tempo enquanto não mareio, carrego os punhos aos joanetes, arrio as velas de estai e atravesso a gata. Se carrego a cevadeira e atravesso o velacho, carrego a mezena. Se atravesso a gávea ou a ponho em vento, mareio a gata. Se carrego a maior arriba freio com traquete gáveas e gata. Se carrego a maior e traquete arriba e quero ficar com as gáveas, ferro os joanetes e cevadeira, carregando a mezena arriba de maneira que regulo pelo pano de proa, o da ré e pelo da ré, o da proa, levando sempre o navio a caminho, porque não pare o dê por davante.

Advertência LI

Semelhantemente quando velejo à proporção do pano da ré mareio o de proa, quando não largo todo, porque então se o navio é de bom governo, governa com certeza.

Advertência LII

[fl. 373] Se o navio for velejando com mais ou menos pano e quero que pare arrio as gáveas para baixo e carregio maior e traquete arriba, porque assim como o pano impulsado do vento faz andar o navio, assim apagado pára e cessa o curso, o que é para este fim mais pronto e breve do que atravessar, que sempre segue e com a mesma veemência primeiro do que ponha de ló e fique em vento.

Advertência LIII

[fl. 528] Indo os navios à bolina alargando o vento os navios de sotavento ficam a barlavento e se escasseia sucede o próprio correr à popa, ainda com tormenta bem se pode correr entre ambas, mas não é o melhor.

Advertência LIV

Indo o pano à bolina, braceando por redondo, largarei a escota ao traquete.

Advertência LV

Quando os navios estão à capa com a maior se a sua a sua sombra se se amura o traquete, carrega-se o punho de sotavento à maior e vai-se amurando o traquete.

Advertência LVI

Se os navios com o tempo correm com o traquete se assim andam muito carrega-se-lhe o punho da escota.

Advertência LVII

À popa ou se anda com a gávea e traquete ou com traquete e velacho.

Advertência LVIII

As gáveas atravessadas não embaraçam o andar navio, mas anda com maior vagar.

Advertência LIX

Para esperar uma trovoada estando em calma, bracearei as gáveas em revés, papa-figos carregados, gata ferrada e a cevadeira larga.

Advertência LX

Por qualquer modo que se mareie o pano, pode andar o navio com tanto que se ande com o leme e o vento não seja contrário.

Advertência LXI

Quando o navio toma largo se para, larga-se-lhe a cevadeira braceada ao revés.

Advertência LXII

[fl. 528v] Quando o vento é largo indo com as quatro velas ferra-se a gávea, se é rijo e se é escasso ferra-se o velacho.

Advertência LXIII

Se o navio ao dar por avante o vento é rijo, é bom abroquelar o pano, arriar-lhe as gáveas dando-lhes um salto.

Advertência LXIV

Para atesar a enxárcia é bom por o pano sobre, com ele em revés como um mareado e outro sobre.

Advertência LXV

Ao dar por davante ao tempo de virar o leme logo se larga a escota ao traquete e se mentir abroquela-se-lhe a mezena pela esteira ou torna-se a caçar o traquete e ice-se-lhe as gáveas, tudo o que puder, com a gata mareada.

Advertência LXVI

Na ocasião de vento rijo se a maior vai amurada indo à bolina, carrega-se o punho de sotavento e se cresce ferra-se lhe logo a gávea.

Advertência LXVII

Para carregar a maior quando o vento é rijo é melhor ir em cheio.

Advertência LXVIII

[fl. 529] Sendo o vento à popa com a maior em baixo carrega-se-lhe o punho de barlavento que vem a ser o da amura e indo à bolina o de sotavento

Advertência LXIX

Quando o pano é luva, é melhor carregá-lo logo, se não se pode bracear ou descarregar.

Advertência LXX

Quando se içam as gáveas tendo os braços volta larga sobre o de sotavento, indo-se-lhe lascando a de barlavento e o tempo de içar.

Advertência LXXI

Nas tempestades manda Dechalles abaixar as vergas, que vem a ser arriá-las.

Advertência LXXII

[fl. 533v] No mar deve sempre preferir o que mais saiba da profissão pelo que nas naus em lugar do capitão manda o piloto e não os capitães de infantaria.

Advertência LXXIII

[fl. 534] Quando algum navio no porto vá a pique, por descuido ou desgraça mal vertida se pode tirar a mariola com barcas gornidas na baixa-mar e assim se irá mudando nas marés, como explicitaremos no seu lugar se se falar nisto.

Advertência LXXIV

Em ocasião de crescer o vento indo à bolina e a nau joga de cabeça vou com o velacho ferado e gávea nos rizes, com a maior e traquete na amura.

Advertência LXXV

Quando se põe no outro bordo ficando sobre e ao dizer o vento pela proa carrega-se maior e traquete, assim com ala e larga a gata e leme de ló e depois põe-se a gávea e velacho, este mais arriado por redondo, ambas as gáveas com a mezena e gata e bolina, fica à capa sem forçar a nau para se atesar a enxárcia.

Advertência LXXVI

Para atesar a enxárcia de estibordo por exemplo, ponho sobre de bombordo, pondo de arribada até abrir o vento de revés, pondo de ló com mezena caçada, fica o pano sobre e para marear carregue-se a maior acima e mezena e põe-se de arribada até pôr de ló no outro bordo.

Advertência LXXVII

[fl. 534v] Quando se içam as gáveas com vento fresco vão melhor para cima em cheio do que em vento e para se arriarem vêm melhor para baixo em vento largado se lhes meter as escotas de sotavento.

Advertência LXXVIII

Indo à vela saltando o vento e indo a nau contra o leme é bom pô-lo a meio, arriar as gáveas e carregar os papa-figos acima e pôr na outra ou mesma volta, segundo o caminho da nau, arriando logo a gata.

Advertência LXXIX

Quando o vento salta à proa carrego logo a maior acima e faço ala e larga a ré e à proa, pondo no outro bordo andando com o leme e mareio a ré.

Advertência LXXX

[fl. 532] Quando vou mareado e receio que o vento salte de revés carrego a maior acima, ferro o pano miúdo, mezena e cevadeira, arrio a gata e ando com o leme.

Advertência LXXXI

Com vento pela bolina não se largam cutelos.

Advertência LXXXII

Quando se arria a gávea se há vento rijo carrega-se só pelo estingue de barlavento para vir para baixo, por que o de sotavento impede bracear a gávea por barlavento.

Advertência LXXXIII

Para amurar o pano é bom ir de ló e para caçar de arribada.

Advertência LXXXIV

Quando se metem as gáveas nos rizes, para se meterem nos segundos, largam-se as escotas de barlavento e depois caçam-se.

Advertência LXXXV

Entre os estrangeiros na ocasião do tempo ferram o velacho e largam a gávea por não trabalhar o mastro de proa.

Advertência LXXXVI

[fl. 532v] Os estrangeiros com tempo põem a capa com a maior para se terem de ló e só no mar largo põem com traquete ou querem ir arribados e por esta razão não põem à capa com o traquete junto de terra.

Advertência LXXXVII

Quando se mareia o navio estando com o traquete carregado e velacho sobre amura-se o traquete primeiro pondo o navio de arribada para abrir o pano ao vento e logo de ló para amurar e depois içá-se o velacho. O mesmo se pratica com a maior havendo-se de amurar porque se mareia melhor com o pano de cabeça arriado, o pano de correr quando se arriba em roda larga-se primeiramente a bolina e a escota grande, depois do que se braceia a gávea para se fazer a ala e larga.

Advertência LXXXVIII

Ao entrar as barras se há vento forte é melhor com a maré de vazio, sem que faça dúvida ser ordinário entrar com a maré de cheio. Se bem que em muitas é necessário que seja com a enchente por causa de pouca água e demandar mais altura.

Advertência LXXXIX

Para sair de barra em fora sempre é necessário, principalmente havendo água do monte, esperar que quebre a força da água ao vaziar porque não faça dar a nau à costa.

Advertência XC

Para deitar os navios ao mar é melhor nas águas vivas do equinócio.

Advertência XCI

O entrar nas barras deve ser com água de cheio não só para ajudar a embarcação mas por causa dos baixos para nadar.

Advertência XCII

Os navios nos últimos perigos depois surtos é remédio picar os mastros e as amarras e botar para terra e encalhar onde não haja pedra nem ressaca.

Advertência XCIII

A principal parte da navegação é a manobra como diz o tratado das manobras francesas e assim deve ser principal aplicação dos que navegam, para o que é necessário de muito tempo por ser bom manobrista. É necessário saber de manobra para comandar navios.

Advertência XCIV

Na ocasião de tempo para se arrear a gávea braceia por barlavento buscando-se-lhe a escota de sotavento, logo arria, carregando-se o estingue de barlavento e brióis a sotavento e sergideiras primeiro e depois as de barlavento antes de arriar a verga da gávea para se meter dentro o que feito se arria de todo e ferra.

Advertência XCV

Ao dar por davante também se carregam papa-figos arriba e o fazer as ala e largas quando se põem por redondo o pano se carrega e arriba, sem parar manobra de bracear e pôr à bolina.

[fl. 534v] **Advertências para dar fundo**

Advertência I

Para se dar fundo vindo à vela e à popa é bom ferrar a gávea e ficar só com o velacho, mezena e gata e para dar fundo ir de arribada e meter o velacho dentro e ir de ló e como a nau for andando pôr a gata sobre até parar a nau e largar a amarra que com a gata sobre caie o navio a rá e não vai sobre a amarra que entouque e venha a latear.

Advertência II

Para dar fundo vindo com todo o pano carrego e arrio tudo e fico só com as gáveas e mezena, arrio velacho e meto dentro, braceio a gávea e meto dentro com a gata sobre e mezena caçada, dar fundo e carrego a mezena.

Advertência III

[fl. 535] As espias se dão a colher dentro ou fora ao mesmo que se vão virando ao cabrestante e colher em uma lancha para se repetir a espia, levando a âncora suspendida para dar fundo e dar espia, tendo uma cruz ao cabo de ala e larga passado ao cabrestante.

Nota: Se puser à capa com a gávea sobre não necessita de levantar o leme de ló, porque então não dará davante ainda que o pano da ré e o da proa esteja mareado.

Se o navio for a uma larga ou à popa e quiser pôr à capa cace-se o pano por sotavento ou contra o bordo em que quiser pôr a capa e ponha o leme de ló e o pano de proa sobre ou a gávea, como fica dito.

[fl. 373] Estas advertências ainda que várias e sem ordem, devem servir de princípios fundamentais de donde se deduzam em geral toda a mareação, para se poderem praticar as suas manobras com regularidade e estilo que a experiência tem mostrado, no que se estriba toda a razão da náutica operária, que suposto se não possam apontar regras a todas as operações marítimas, por serem mais os incidentes que podem acontecer, do que as ponderações particulares, contudo que fica dito e do mais que se for dizendo, se tirará por semelhança o que se deve operar quando não haja regra que o diga ou havendo-a, as circunstancias do caso a variem.

[fl. 373v] Capítulo X - Das regras gerais da mareação.

Como se larga a maior e se amura

Desfeita a gaxeta à maior larga-se o amantinho de barlavento, havendo-se mandado tocar as escotas por fora e de dentro e que se tirem os punhos dos gatos onde devem andar, estando o pano carregado ou ferrado, o que se entende da maior e traquete, tocam-se lhe os brióis e apagapenóis, larga-se o braço de sotavento e arriam-se-lhe os estingues, em primeiro lugar o de barlavento, para que possa cair a vela na amura porque sempre que a maior vá mareada deve ir na amura, excepto quando o navio vai à popa, porque leva o pano nos palanques.

Quando se houver de amurar a maior ou o traquete, se as gáveas ferem a topetar ou se forem os joanetes largos, devem-se-lhes dar um salto para baixo.

Capítulo XI - Como se caça melhor o pano

[fl. 374] Amurando primeiro o pano que sempre a amura na mareação há-de preferir a escota caçarei esta à mão ou com baiardo, se dá muita força e ao mesmo tempo bracearei por sotavento, mandando à mesma pancada alar as bolinas e porque assim ficam os braços muito

agarruchados, principalmente os de sotavento e as vergas oprimidas na contingência de poderem faltar, para evitar o que depois do pano bolinado, caçado e braceado, mandarei atesar os braços de barlavento e lascar os de sotavento, para que fiquem as vergas folgadas e sofrendo a força do vento os braços de barlavento, coando-se aquele pela escota indo o navio à bolina, que à popa igualmente devem trabalhar ambos os braços.

Quando se caçam as escotas de gávea ou velacho sempre se caçam em primeiro lugar as de sotavento como também as dos joanetes e se aquelas dão muita força, que se não podem levar em mão, dar-se-lhes um baiardo ou talha o que é melhor e mais seguro, porém não tão pronto, o que basta para se caçarem sem ser necessário que se levem ao cabrestante, o que muitos fazem, porém não tem prática nos navios de guerra.

Nota: Alguns estrangeiros bolinam primeiro o pano e depois braceiam, porque então deixam logo o braço folgado o de sotavento e o de barlavento em teso. Nós braceamos primeiro as gáveas e depois bolinamos e só nos papafigos, ao mesmo tempo que se braceiam, se bolinam.

[fl. 374v] Capítulo XII - Como se carrega a maior e se ferra

Para se carregar a maior e ferrar claros os estingues, brióis e apagapenóis, mandarei largar a bolina, arriar a escota, mas devagar e braceando por barlavento mandarei largar a amura e que se carreguem todas as obras com igualdade e presteza, tendo os amantilhos volta por não repicar a verga e possa pôr redondo, com o pano bem carregado se ferrará, tendo sempre que se ferre assim esta vela como qualquer outra, os braços alados um contra o outro, para que a verga seja fixa e não sacuda fora a gente.

Nota: Para que as vergas principalmente as grandes, tendo o pano ferrado não joguem contra os mastros vindo a romper os cabos ou se quebrem na ocasião dos balanços, darei um estropo à verga a certa distância do meio, para qualquer dos lados e outro ao mastro por cima do encertário, a estes darei uma talha a qual se talha contra a verga e mastro e assim ficará segura, sem padecer os vaiéns dos balanços que o navio lhe poderia fazer dar. O mesmo se pratica com as vergas das gáveas.

Nota: O que se tem dito á respeito da mareação da vela grande se entende, sem diferença, na mareação do traquete em amurar, caçar, carregar [fl. 375] e ferrar, porque no mais o traquete tem suas exceções, pois se põe sobre, abroquela-se e aquartela-se para fazer cair o navio e se marea por redondo, caçado já ao turco, jamais a vante ou entre ambas, em diferença da maior que só se marea amurada e caçada ou com os punhos nos palanques, para seguir o navio ir de ló e estar a capa.

Nota: Quando o pano se amura, sempre se amura primeiro do que se caça e se se carrega, carrega-se primeiro a escota do que se desamura, se se caçam ambas as escotas caça-se primeiro a de barlavento se o vento não é rijo e quando se carregam, carrega-se primeiro a de sotavento e assim também as obras de sotavento que servem de apagar o pano e corrê-lo arriba.

Nota: O pano, para se amurar melhor, é necessário orçar com o navio e pôr o pano em vento e que este não forceje, ficando livre para o levarem á amura, o que também se faz com ajuda de alguma talha se o cabrestante não basta, se bem que este sobra, pois à mão havendo gente se leva; porém para que melhor repique a

verga e caia na amura convém ajudá-lo com uma talha dando solto as gáveas e joanetes, largos os braços de sotavento, como já dissemos, com o amantilho de barlavento largo.

Nota: *Para se caçar a barlavento é também preciso [fl. 375v] pôr o pano em vento e, no caso de senão caçar bem, como muitas vezes acontece com a gávea, não obstante dar-se-lhe baiardo ou talha, em pondo o navio na outra volta que fique a escota mal caçada a sotavento, logo se leva ao lais com facilidade, quando a esteira da vela não deixa de ter a conta dos lais, porque se se não podem caçar ou é por serem novas e não terem dado de si ou por não terem na esteira o lais necessário.*

Nota: *E porque é necessário saber o quanto se cace o pano com a maior e traquete, pois o mais que prepara nas vergas, nestas tem a sua medida que vem a ser o chegarem os punhos aos lais, cace-se a vela grande até chegar a esteira quase ao primeiro ovém da vante de sotavento, sem roçar a enxárcia que a romperá e a mesma esteira; o traquete tem alguma diferença porque não necessita de ser tão caçado porque fará arribar muito o navio e assim que se caçará à maneira da maior, com menos excesso.*

Nota: *Para se bolinar bem a vela grande dar-se-lhe há uma talha, a que muitos chamam contra punho, o que é escusado, porque basta que se ale à mão, além de que em andado em cheio logo se bolina bem todo o pano.*

[fl. 376] Capítulo XIII - Como se larga e marcia a gávea

Para se largar e marear a gávea se faz clara adriça brióis e sergideiras, desfeito o pano se mandará içar a um terço, botar-se-á a gávea fora e caçar-se-á a barlavento, em primeiro lugar içar-se-á ou a topetar, a meio ou dois terços, bracear-se-á alando-lhe a bolina ou tenteando-lha, se for a uma larga ou ficando larga, segundo a marcação que o vento der lugar para o caminho que haja de fazer o navio, tendo se cuidado se mandar alar os amantilhos sempre que vá a gávea para cima porque se não empachem e mordam, não ficando claros para se manobrem ou para que não detenham a gávea, se for necessário arriá-la com pressa; semelhantemente se alarão as talhas dos lais para que andem claros porque estes cabos, ainda que não ajudam içar ou arriar a gávea, não andando claros podem embaraçar a marcação.

Capítulo XIV - Como se arria e fera a gávea

Para se arriar a gávea mandar-se-á largar a adriça, o braço de sotavento e bracear bem o de barlavento para o que se largará a bolina, que venha a pôr-se o pano em vento, carregar-se-ão os estingues até que fique a gávea em um terço, ter-se-á sobre volta havendo cuidado de fazer claro às talhas dos lais [fl. 376v] e amantilhos, ainda que estes sempre o estão por andarem soltos e no meio desta pausa se largarão as escotas e se carregarão os estingues, brióis e sergideiras, até meter o pano dentro, com advertência que sempre se hão-de carregar primeiro as obras de sotavento com o briol a sergideira e o estingue, pouco, enquanto não arriar a gávea porque impede o vir para baixo, o que feito se arriará de todo a gávea e braceando-a bem por redondo, se ferrará, que fique portando pelos amantilhos e tirando-se-lhe os braços para não perigar a gente ou que com os balanços não se rocem mastaréus e verga ou se rompão os cabos, advertindo que depois de estar dentro o pano na gávea se largarão brióis e contra brióis, quando o acusarem de verga os marinheiros ou oficial que tiver subido à faina.

Nota: A gávea indo mareada à bolina se se quer içar é necessário largar as bolinas o braço de sotavento e se se manda arriar não é logo necessário para a gávea descer que se largue a bolina, mas se o vento é fresco o que impede sempre vir a gávea para baixo é preciso braceá-la por barlavento e assim carece que se lhe largue a bolina e o braço de sotavento.

Nota: Os cabos quando se arriam e largam como driças, braços e escotas, convém sempre ser sobre volta para se manobrar o pano com composição e que se não encapela ou as vergas se atrapalhem e brandam contra os mastaréis, vindo a faltar ou se mordam [fl. 377] ou se mordam os cabos que se empache a faina como também se devem amantillar as vergas grandes, quando se lhe carrega o pano.

Capítulo XV - Como se larga e mareia o joanete

Para se largar o joanete, depois de ele desfeito, abotoam-se-lhes nos punhos os amantilhos da gávea para lhe servirem de escotas, que para isto trazem nos chicotes uns caçonetes e quando são amantilhos abotoam-se se nas suas arreigadas, depois do que se iça um pouco para se caçar pela regra geral e se marca segundo a gávea, alando-se-lhe a bolina.

Nota: Os amantilhos de gávea quando se larga o joanete servem-lhe de escotas para o que tem nos chicotes caçonetes para se abotarem ou nos punhos dos joanetes, servindo de escotas ou para se abotoarem nas arreigadas que tem fixas no calcês do mastaréu, servindo de amantilhos.

Nota: Assim a gávea como o joanete marca-se à semelhança da maior, isto é que braceadas as vergas, fique com igualdade e correspondência umas das outras que todos ou a bolina e uma larga ou à popa façam face por igual.

Nota: A mareação que se pratica no velame do mastro grande, como na maior, gávea e joanete se imita [fl. 377v] no mastro do traquete, na sua vela, no velacho e joanete.

Nota: O pano quando se ferra, geralmente, deve ficar bem colhido e enrolado para que se una e acomode por baixo da verga, amarrado e enleado com gaxeta cintas e enverges. As gáveas hão-de ficar ferradas assim nas vergas como nos calceses dos mastros o que se faz com o seu zarro de sorte que o vento as não desfaça, buscando sempre a igualdade e semelhança no pano ferrado, cabos alados e vergas braceadas para haver concerto e ordem, o que não só é conveniente mas aprazível.

Capítulo XVI - Como se arria e ferra o joanete

O joanete para se ferrar arria-se largando-se-lhe a bolina, senão vai com ela larga, braceia-se por redondo e carregam-se-lhe os estingues para se ferrar, mudando logo as escotas para amantilhos de gávea.

Nota: O joanete de galope, de que só usam navios pequenos, sempre andam caçados e para se marearem só se alam pela adriça e por ela se arriam, porque não tem mais cabo de laborar. Ferram-se juntamente com as gáveas, que em indo estas largas vão eles também, ainda que senão mareiem por andarem arriados por ante avante delas.

[fl. 378] **Capítulo XVII - Como se larga e mareia a mezena**

A mezena para se largar desfaz-se e caça-se tocando-lhe sobre as sergideiras.

Capítulo XVIII - Como se carrega e ferra a mezena

Para se carregar a mezena larga-se e carregam-se-lhe as sergideiras a sotavento e se ferra, apagam-se-lhe todos os bolsos que não recebam vento, assim por se não romper a vela, como por não encontrar a maréação.

Capítulo XIX - Como se larga a gata

A gata para se largar e marear desfaz-se, bota-se fora do cesto, alando-se-lhe as bolinas, caçam-se-lhe as escotas e mareia-se.

Nota: A gata é a vela que singularmente tem quatro braços, dois secos e dois comuns, os secos são companheiros das bolinas, mareiam-se como elas, em revés os comuns manobram como os mais, sem diferença.

Capítulo XX - Como se arria e ferra a gata

A gata para se ferrar, larga-se-lhe a bolina, braço seco e põe-se em vento, carrega-se [fl. 378v] e antes que chegue ao soco se lhe carregam os estingues para meter dentro o pano e depois de arriada de todo se braceia por redondo e se ferra.

Nota: Os estrangeiros para ferrar o pano de cabeça arriam até a um terço, sobre a pega, pondo primeiro por redondo ou em vento e depois que carregam brióis estingues e sergideiras, arriam de todo a portar pelos amantilhos. Tendo o pano dentro, sobem a ferrar de gávea, de sorte que de baixo carregam o pano e o metem dentro, nas gáveas e então saltão a ferrar.

Nota: Quando o pano vai por redondo e o vento é muito que o não deixa vir para baixo, se se quer arriar, ponha-se de ló até que o pano se ponha em vento e logo se manobra com doçura, de maneira que se deve com o leme ajudar o pano, pois deste se vale ele para operar, advertindo que o pano para arriar deve-se pôr em vento e não sobre, que então sirva, não desce e faz rolar o navio.

Nota: Quando os navios têm sobre gata mareia-se esta como os joanetes de galope, sem diferença.

Capítulo XXI - Como se larga e ferra a cevadeira

A cevadeira para se largar desfaz-se, caça-se e braceia-se segundo a maréação com que o navio navega.

Nota: A cevadeira para bolinar braceia bem por sotavento e caça-se o que seja necessário para preparar.

[fl. 379] Para se ferrar a cevadeira braceia-se por redondo, carregam-se-lhe estingues e brióis e ferra-se.

Nota: Depois de ferrado o pano, sempre se cruza a verga pondo-a por redondo, excepto quando faz muito vento que então se braceiam à feição do vento, tanto no porto como em viagem, para não forcejarem as árvores, nem a enxárcia que venba a faltar.

Capítulo XXII - Como se larga e ferra o botaló

A vela do botaló larga-se a bolina e à uma larga para se marear, amura-se, iça-se e caça-se para se ferrar, arria-se e ferra-se à mão e, depois de ferrada, torna-se a içar.

Nota: O pano latino larga-se a uma larga e à bolina, em diferença do redondo, que se mareia por todos os modos, porém para ir à bolina tem vantagens o latino, as leva o redondo à popa, razão porque as caravelas são embarcações seguras para qualquer aviso por poderem sempre barlaventear. Nas tormentas as embarcações de vela redonda sofrem-nas melhor, por ser o pano mais proporcionado para correr, o que praticam as latinas, no estreito, fazendo tormenta armam-se a redonda mas com o pano pequeno. As nossas tartaranhas de pescar tem essa singularidade entre todas as embarcações latinas, porque aguentam a orça e força do vento pondo-lhe a proa e escoando-a pela pena e escota.

[fl. 529v] As galés costumam raras vezes pôr-se redondas, mas nas tempestades o fazem porque tem perigo o pano saltar com a vela latina, como diz Dechalles.

[fl. 379v] As galés ainda que não servem para navegar em mar grosso por serem rasas, são seguríssimas por poderem aproar ao vento ou dar lbe as costas sem carecerem de pano. No tempo se põe redonda. Dechalles.

Capítulo XXIII - Como se largam os estais

As velas de estai mareiam-se como o botaló, são velas latinas, largam-se a uma larga e bolina e ferram-se semelhantemente como o botaló, ficando içadas depois de ferradas, como quando se mareiam.

Capítulo XXIV - Como se largam e mareiam os cutelos

Os cutelos largam-se nos lais da maior e traquete, botando-se para isso os paus do botaló fora, em cujos extremos se amuram os cutelos, caçam-se e bolinam-se do cesto das gáveas, e aderçam-se às vergas de gávea e velacho.

Nota: Podem-se largar quatro cutelos principalmente se o vento puxa mais da albeta do que da roda, a uma larga e à bolina não se largam mais do que os de barlavento.

Nota: Estes cutelos, velas de estai de gávea e gata mareiam-se dos cestos das gáveas, excepto as amuras, driças dos cutelos e escota dos estais que todos se manobram do convés do navio.

[fl. 380] **Capítulo XXV - Como se largam as varredouras**

Suposto já dissemos como preparava a varredoura, diremos porém agora por seguir a ordem do pano, como se mareia. Lançado o pau do botaló, onde prepara a varredoura, como em frecha o qual o regem duas retinidas opostas, uma à proa e outra para a ré suspenso por uma ostaga ou adriça que o ela à verga grande ou pela talha da mesma verga ou também suspenso ao primeiro ovém davante da enxárcia grande. Depois de armado o botaló se amura a varredoura no lais deste, adiriçada ao da verga grande e caçada com bolina, ou sem ela, pela parte de dentro para se ferrar. Se desfaz toda esta fábrica recolhendo-se o pau do botaló ao costado.

Nota: As varredouras só são duas, largam-se nos lais das vergas grandes para aparelharmos seus paus do costado, como temos dito, mareiam-se só à poça e então se largam ambas, mas em sendo o vento da albeta larga só a de barlavento, como também os cutelos, porque o mais é embaraço, sem utilidade para o curso do navio, pois este nem por muito pano se segue mais quando não prepara, antes o peia e o afoga nos movimentos.

Capítulo XXVI - Como se metem as gáveas nos rizes

Para se meter as gáveas nos rizes manda-se arriar a adriça, bracear bem por barlavento, largar bolinas [fl. 380v] e braço de sotavento, carregando-se-lhe os estingues até dizer a verga pelos amantilhos e estando a gávea em vento ou pondo bem por redondo, com os braços alados de sorte que a verga não jogue, porque o vento faz panejar a vela e, sendo rijo, carregam-se-lhe as sergideiras e ala-se a talha do lais de barlavento, até pôr a vela no empunhadouro e o mesmo se faz à talha de sotavento e então se amarram os envergues.

Para se meter nos segundos rizes ou berceiros, desfazem-se os frainéis que a talha tem nos primeiros, para que possa levar o pano ao lais, o que se faz semelhantemente com os terceiros, tendo cuidado que ao amarrar dos envergues se arregace bem o pano por ante a vante da verga, que fique bem unido e sem que algum envergue se deixe de amarrar, por não forcejar o pano mais em um do que em outro, que se rompa.

Nota: Alguns para meter o pano nos rizes, falo das gáveas, arriam-nas e metem-nas dentro como para ferrá-las, depois que as têm nos rizes caçam e mareiam o pano; isto tem pouca prática por levar trabalho e tempo quando sem esse se pode fazer a manobra, porém não deixa de ter alguma conveniência, pois não forceja o pano e menos paneja, dando lugar aos marinheiros, que não forem muito versados, de poderem fazer a faina sem o risco de os poder deitar ao mar, o panejar do pano, nem de se romper este, o que sucede facilmente, se o cuidado é menos vigilante.

[fl. 381] **Capítulo XXVII - Como se bota a gávea fora dos rizes**

Para se botar a gávea fora dos rizes se arria ao soco, como se faz para se meter neles, desempunha-se a gávea e se desfazem todos os envergues ao mesmo tempo, porque não forceje a vela em algum, que panejando, se rasgue.

Capítulo XXVIII - Como se mete a gávea nos rizes

A gata mete-se nos rizes, mas como é vela pequena não necessita de tanta cautela como as gáveas, nem faz ao caso que ande nos rizes ou não, porque como se não larga com tempo, se não com vento moderado, pouco vai ande nos rizes ou não, mas por haver uniforme em tudo, meter-se-á a gata nos rizes quando forem as gáveas a eles.

Capítulo XXIX - Como se mete a mezena nos rizes

A mezena mete-se nos rizes também na ocasião de muito tempo, porém o que se lhe pratica é pô-la em antegalha, que vem a ser fazê-la mais pequena, ferrando-a no lais no punho do penol da verga em que mareia.

Capítulo XXX - Como se mete nos rizes a cevadeira

A cevadeira mete-se nos rizes mais pelo mar ser grosso, do que por o vento ser rijo, ou também quando [fl. 381v] a nau afocinha, primeiro pela não mergulhar, porque também é vela esta que de ordinário só se larga quando há tempo concertado, se bem que nas tormentas muitas vezes tem prática e quase sempre quando se veleja ou com o pano principal ou com todo, se a nau é de boa forma, que não role, quando as mais grivam.

Capítulo XXXI - Como se praticam os rizes nos papa-figos

Costumam alguns estrangeiros trazer rizes na maior e traquete, o que não se pratica principalmente na maior, porque para pôr a capa na força da tormenta necessita-se que a vela seja grande e se velejando a não pode sofrer que então se ferra, escusa rizes, o mesmo se entende do traquete, se bem quando a tormenta é grande e durável e não quero correr com muito pano, podê-lo-ei meter nos rizes, o que não louvo, nem fizera, podendo usar de uma cevadeira envergada por ante ré do mesmo traquete ou ir com algum balso e ter sempre a vela corrente para me valer, pois é a mais principal e necessária que tem o navio, para a sua marcação e governo.

Nota: Costumam os estrangeiros trazer monetas na maior e traquete, para fazer maior o pano o que colha mais vento, o que tem pouca prática por ser escusado, pois se quero mais pano tem-no o navio que lhe posso largar sem remendar as velas.

[fl. 384v] *Nota:* Quando se quiser pôr o navio à banda, velejado que se não siga, por se há com todo o pano sobre se o vento o permitir.

[fl. 382] **Capítulo XXXII - Da razão porque se mete o pano nos rizes**

O pano mete-se nos rizes pelo fazer mais pequeno e que não receba muito vento, quando é forte e furioso, que com a sua furiosa fúria quebrem os mastros e faltem os cabos, indo-se o pano pelos ares, o que se deve conservar como coisas tão necessárias para o governo do navio.

Capítulo XXXIII - Como se enverga qualquer vela

Para se envergar o pano passam-se cabos ao lais, por moitões, cujos chicotes se fazem fixos nos punhos do gurutil da vela e alando-se a um e a outro se faz dizer a envergadura com a verga e ou alando-se bem aos lais, ou dando lhe pés para que estenda se enverga e empunha, muito ao forte e por igual, advertindo que primeiro que se ale e envergue, se cozem todos os cabos com que há-de laborar.

Capítulo XXXIV - Se convém largar a escota na ocasião

Se convém largar a escota na ocasião e porque muitos cuidam que os navios são o mesmo que as embarcações pequenas, em carregando a tempo logo arriam a escota grande para fora e a de gávea no que deve haver ponderação, em carregando o vento tão necessário é largar a escota da gávea e ferrar esta [fl. 382v] como escusado arriar a escota grande se não quero arriar, indo o navio em papa-figos, que suposto que velejado com as quatro velas ou mais pano sobrevivendo tempo seja preciso ferrar de gávea e carregar a vela grande, é então por cautela, que não salte o vento de revés e que venha a luar o pano ou que com muito pano se embarace o governo e atravesse o navio ou vá o pano pelos ares, razão porque se ferra a gata, gáveas e maior se a tormenta é despropositada, porém indo o navio a caminho e em papa-figos, não há que recear nem motivo para se largar a escota porque se na maior tempestade se põe o navio à capa parado e a sofre, melhor a poderá aguentar em via fugindo ao vento e ao mar.

Nota: Nas embarcações pequenas bem é que o cuidado vá na escota, para segurança da borda, porque como são embarcações sem fundo nem lastro, não podem sugerir a vela e vem sempre a fazer-lhe maior peso esta impulsada do vento do que tem no fundo e, naturalmente, a gravidade busca o centro quando não tem base que a sustente, mas nos navios bem alastrados que o respeito da sua grandeza fica qualquer vela rasteira sem proporção, que importa que o vento a forceje, se a menor força não obra contra a maior potência.

Capítulo XXXV - De como se anda à bolina e do governo dos lemes

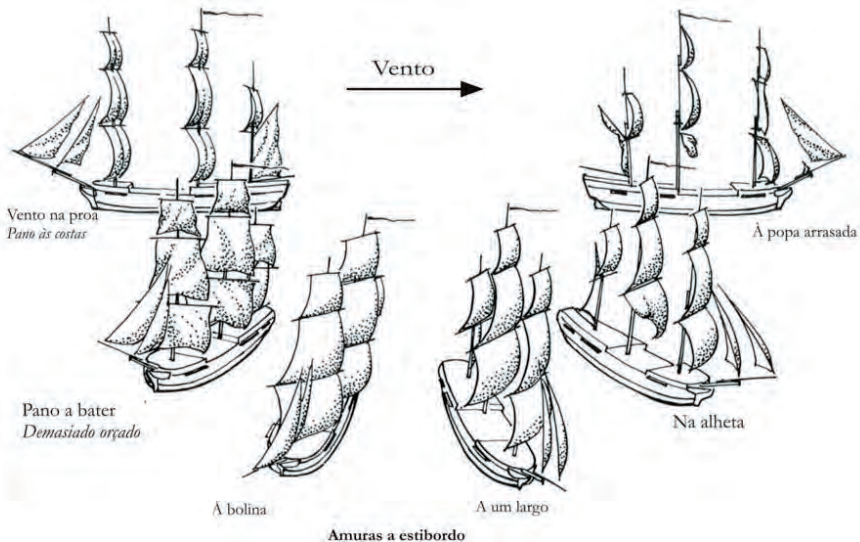
O navio se diz à bolina quando vai chegado a vento que o recebe de lado, porém apontado mais da proa, o que faz ir o pano prolongado de popa à proa com as bolinas aladas, como por exemplo amura da maior [fl. 362] e traquete por bombordo e caçado por estibordo com as gáveas nesta proporção e bolinas aladas, governando de ló, para que o navio vá chegado a vento e assim se diz ir a bolina.

Do governo do leme à bolina

Como o pano vai de face e assim recebe o vento, fere-o mais na escota do que na amura fazendo maior impulso a ré do que a vante, o que faz aguçar o ir o navio a vante, pelo que é necessário que o leme vá de encontro, quando o vento é rijo, porque então sempre aguça o navio porém se se arriba ou governa bem, indo a caminho, anda-se-lhe com o leme segundo o pede o rumo, porque se governa a este e a nau arriba, é necessário meter o leme de ló e tanto que começar a nau a andar, antes que chegue ao rumo o que visivelmente se conhece na agulha, levanta-se logo o leme e ponha-se a meio, e se chegou ao rumo e a nau vai de ló, passando o rumo, é necessário meter o leme de arribada e logo que começar a arribar levante-se o leme para que possa a nau parar no rumo; o leme quando se alivia todo, sempre se põem a meio para ter de encontro à guinada que a nau fizer.

A agulha é fixa suposto a sua rota tenha movimento no pião que a sustenta, anda só até apontar o norte, quando está fora dele, onde para sem fazer algum outro movimento, pelo que o rumo que queremos seguir devemos buscá-lo com a nau, obrigando-a com o leme e andando-lhe com pano para o vento a mover e seguir-se para onde a mandarem.

[fl. 362v] O carregar o leme deve ser muito a tempo para que a nau vá direita e assim também aliviá-lo de sorte que tanto que a nau cair do rumo ou for apontando que quer andar, logo se lhe há-de andar com o leme em contrário do curso que for fazendo, porém se o carregarem mais do que o que baste, para a nau se pôr a caminho, principalmente se for tarde, fá-la doida e andar às guinadas e vem a cursar menos e com maior derivação, sem dar lugar à fantasia do piloto.



Mareações, Adaptado de John Harland, *Seamanship*, 1987, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

O navio pela bolina anda mais seguro do que de outra sorte, porque além de poder navegar com todo o pano largo, ainda que se encoste e adorne vai ssegado do vento, que se cõa pela

escora e o faz ir sobre o bojo arrimado à água que corta, razão porque os navios que jogam é melhor navegá-los à bolina do que à popa.

Capítulo XXXVI - Como se navega a uma larga e do governo do leme

O navio a uma larga se diz quando tem vento largo que fere de lado o pano, podendo ir todo largo sem dar bolinas e então anda melhor o navio por ter o vento a seu favor, que lhe dá lugar a fazer o caminho que quer com todo o pano, sem usar das bolinas, indo a nau folgada e seguida com segurança.

A diferença de ir à bolina ou a uma larga está em que o vento à bolina vem de lado, mais de vante do que da ré e a uma larga vem mais de ré [fl. 363] do que da que davante, o pano à bolina vai na amura com as bolinas aladas e a uma larga ainda que vai de popa a proa não vai na amura, porque vai ao turco e sem bolinas, podendo governar assim o navio sem tanto abatimento, pelo que finalmente segue mais porque vai seguro folgado e com todo o pano largo, ainda que também pode ir na amura mas sem bolinas aladas porque ao turco é quase à popa.

Para maior clareza consiste a diferença do ir à bolina ou a uma larga em ser o vento à bolina mais escasso e oblíquo para se navegar com ele seguindo o rumo que se leva, do que a uma larga porque então é largo perpendicular e favorável, dando lugar a se fazer o caminho que se quer que ande.

Do governo do leme a uma larga

Quando o navio vai a uma larga governa-se com o leme a um e outro bordo e a meio acudindo a tempo contra a guinada que a nau intenta, porém mais vezes se corre de encontro e se a livra a meio, do que se mete de ló, porque de ordinário em indo o navio com o pano caçado mais se vai a vento do que se arriba.

[fl. 363v] Capítulo XXXVII - Como se anda à popa e do governo do leme

O navio à popa se diz quando vai mareado por redondo e o vento lhe fere o pano da roda, isto é da popa ou também da alheta, dando lugar a que vá o pano em cruz; sempre que o navio vai à popa tem vento de servir, como também o é quando vai a uma larga.

Comummente os navios à popa não andam com sossego porque como a água e o vento os impulsiona, cursam soltos e sem arrimo a que se possam encostar como fazem à bolina e a uma larga, pelo que os navios que jogam à popa correm risco de desarvorar, por causa do que é necessário levá-los à bolina se a derrota o permite, no que raramente pode haver escolha.

E suposto nas tempestades grandes o único remédio de correr com elas seja ir à popa, por então os mares não darem outro lugar, correndo a nau com o mesmo desassossego ou igual à alteração das águas, porém vai sem risco porque lhe foge e segue seu movimento que como o navio não revire, fica o mar sem ter em quem empregue os seus impulsos, por não poder a gente mostrar a força sem a posição, de sorte que os navios à popa nunca tem risco mas as árvores sim, com diferença quando jogam com demasia e não vão muito seguidos, o que não sucede [fl. 364] no tempo por este os fazer andar, como também as águas.

De como se governa o leme à popa

O navio à popa como acima se diz vai solto e como desamparado, faz na via grandes guinadas o que se há-de emendar com o leme andando-lhe com ele muito a tempo, para se levar o mais direito que possa ser, advertindo que as guinadas que fizer para um bordo as desfará para o outro seguindo o que o piloto lhe disser, pois a ele toca saber para onde se deve guinar, que segundo a derrota assim se faz o curso.

Na tormenta que então se governa o navio segundo o mar que tem para correr, considerando a sua braveza e vento governa o leme a barlavento, isto é de encontro se se governa à popa, com advertência que deve ir o navio mais de ló do que arribado, de sorte que o vento for pela alheta de barlavento por não lubar o pano, porque se o vento é da roda, como o traquete vai na amura, facilmente luva o pano dando de revés.

[fl. 382v] Capítulo XXXVIII - Como se atravessa o pano ou o navio

[fl. 532] Atravessar o pano somente é bracear o velacho, gávea e gata por barlavento arriando a meio mastaréu ou ao soco se o vento é rijo ou qualquer delas ou o velacho, que é vela principal para atravessar ou este e a gata ou esta só ou as gáveas e o traquete com a escota larga ou aquelas e joanetes, de sorte que leve o navio algum pano oposto em revés do que aquele que faz andar indo a caminho pela bolina, porque à popa não há pano atravessado.

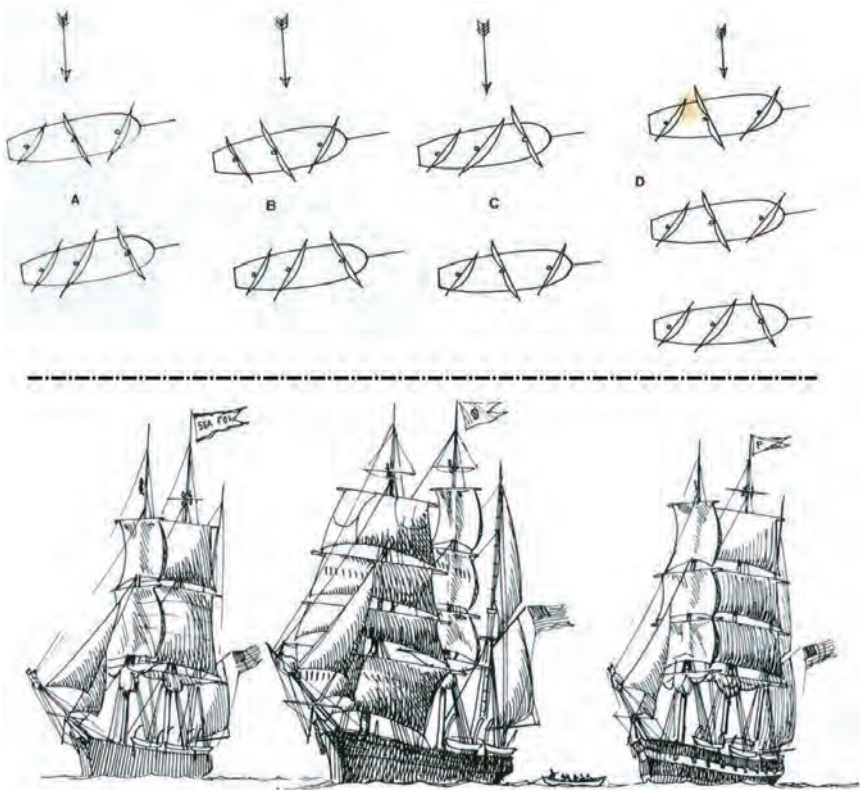
[fl. 382v] Para atravessar a nau que se não siga, o que não faz diferença de pôr a capa, indo mareada [fl. 383] à bolina com as quatro velas e gata, ponho o leme de ló e o velacho sobre e porque com todo este pano se a nau é agulheira pode dar por davante, atravessar-lhe-ei a gata e se não importa que se siga alguma coisa para não rolar, pois os navios à capa sempre caem para sotavento, logo que pus o leme de ló e o velacho sobre, alivio o leme a meio, no que seguro que a nau não dê por davante nem role.

Se o navio vai com as quatro velas e quero que atravesse, sem que me dê por davante, ponho o leme de ló e a gávea sobre, que suposto não se terá tanto para barlavento como com ela em cheio e o velacho sobre, não se seguirá muito nem dará por davante, deste modo costumam os Ingleses atravessar e é o melhor modo de poder pôr à capa em linha de batalha, por estar o navio mais pronto para se seguir.

Se o navio vai com as quatro velas e quero que atravesse, sem que se siga muito, carrego a maior arriba e ponho o leme de ló e o velacho sobre, depois de que levanto o leme a meio e se o navio é agulheiro, atravessa-lhe a gata com a mezena em cheio, mas com a escota larga ou carregada.

[fl. 386] **Nota:** *Se se atravessar com o traquete na amura, atravessando o velacho com a gávea, gata e mezena em cheio, não se largando a escota ao traquete ainda que o braceie por barlavento, ponha-se o leme a meio depois ter o pano atravessado*

[fl. 383] Se o navio vai com as quatro velas e é agulheiro [fl. 383v] levando a mezena mareada e quero que atravesse, ponho o leme de ló, gávea, velacho e gata sobre, porém não se deve estar assim muito tempo que ainda que os navios à capa não seguem, razão porque dão por davante e menos com todo o pano sobre, mas sempre rolam e é necessário que o vento seja brando, aliás não convém porque ficará o pano de luva, o navio sem governo e os mastros expostos a desarvorarem.



Atravessar, Adaptado de John Harland, *Seamanship*, 1987, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

Se o navio vai com joanetes largos, cevadeira e pano miúdo mareado e quero que atravesse, arrio joanetes, velas de estai e carrego cevadeira, ponho o leme de ló o velacho e gata sobre, os joanetes hão-de se arriar e carregar-lhes os punhos acima ou arrio e carrego joanetes, cevadeira

e a maior, desvelejando todo o pano miúdo, ponho o leme de ló e atravesso velacho ou com o leme de ló e gata mareada, ponho as gáveas em vento e ficará à capa o navio.

[fl. 384v] Se quero atravessar o navio e vai com o traquete, gávea, velacho e gata, porei o leme de ló, atravessarei as gáveas e a gata e, se quiser ir governando, podê-lo-ei fazer andando com o leme que logo que se puser de ló se deve aliviar a meio.

Se quero atravessar e o navio vai com a maior, traquete, gávea, velacho e gata, porei o leme de ló, arriarei as gáveas e pô-las-ei sobre, especialmente a gávea e gata, com o velacho em vento e arriado, sendo o vento brando indo governando.

[fl. 383v] **Nota:** *Sempre que atravesso velacho, para não seguir o navio, braceio o traquete por barlavento com a escota larga ou esteja mareada ou não e o leme de ló, mas com o traquete em baixo, deve o leme estar a meio depois do pano estar sobre.*

Nota: *Sempre que o navio ou ponha à capa ou atravesse, quando puser o pano sobre, sendo a gávea ou velacho, se deve arriar a um terço do mastarêu porque o pano se não rompa, que encostando se ao mastarêu tem esse risco e o mesmo mastarêu fica no de poder faltar principalmente sendo o vento rijo se deve arriar ao soco.*

[fl. 384v] Se quero atravessar o navio e vai com o traquete, gávea, velacho e gata, porei o leme de ló, atravessarei as gáveas e a gata e, se quiser ir governando, podê-lo-ei fazer andando com o leme que logo que se puser de ló se deve aliviar a meio.

Se quero atravessar e o navio vai com a maior, traquete, gávea, velacho e gata, porei o leme de ló, arriarei as gáveas e pô-las-ei sobre, especialmente a gávea e gata, com o velacho em vento e arriado, sendo o vento brando indo governando.

[fl. 386] **Nota:** *Se se atravessar com o traquete na amura, atravessando o velacho com a gávea, gata e mezena em cheio, não se largando a escota ao traquete ainda que o braceie por barlavento, ponha-se o leme a meio depois ter o pano atravessado.*

[fl. 384v] **Capítulo XXXIX - Dos vários modos de pôr à capa**

Para se pôr à capa o navio com as gáveas e traquete, põe-se o leme de ló, as gáveas sobre e carrega-se o punho de sotavento ao traquete e tanto que parar o navio alivia-se-lhe o leme, tendo-se a mezena caçada.

Para se pôr à capa, com todo o pano largo, o que pode ser se o vento é brando, carrega-se a cavadeira, largam as escotas grandes para fora, principalmente a da maior com as gáveas sobre e o leme de ló e se tiver os joanetes largos, carregar-se-lhe-ão arriba ou se arriarão, pondo-se sobre.

Para se pôr à capa, com as gáveas e joanetes, porei o leme de ló, bracearei o pano de proa por redondo, arriarei joanete, velacho e bracearei este pano sobre, caçando-lhe a mezena ou com a gata só, em cheio, mas com a escota do traquete largo.

[fl. 383v] **Nota:** *A regra geral de pôr a capa para que o navio não se siga é desvelejá-lo carregando-lhe os papafigos com as gáveas mareadas, ponho o leme de ló e o velacho sobre, o que assim parará o navio que de outra sorte entendo o traquete em baixo e velacho mareado sempre anda ou dá por davante por ter [fl. 384] muito pano à ré, como mezena que deve marear-se em pondo o navio à capa, ao menos para por de ló, se bem que sem ela sempre se segue o navio porém não põe a proa ao vento, que lhe impeça o curso além de que é necessário a mezena arriada para aguçar o navio e fazê-lo atravessar e neste caso, se o leme padece descuido em se pôr a meio, com facilidade vira o navio.*

Nota: *Quando o navio estiver à capa que sem se seguir, sempre faz guinadas arribando e orçando e com alguma orçadura ou por ser grande ou por a corrente das águas ou pelo ao mar lhe dar no focinho, der por davante e eu quiser conservar-me a capa, não farei outra coisa mais que virar o leme, isto é, se estava de ló, com o pano bolinado por bombordo, com o velacho sobre e a gávea em cheio ou às avessas, que vinha a estar o leme carregado a estibordo, carrego-o para bombordo e ficará o navio à capa e no outro bordo.*

[fl. 386] **Nota:** *O navio que for velejado com cutelo, varredouras se quiser pôr à capa desvelejá-los-á primeiro, como também se levar pano miúdo o arriará, carregando joanetes e maior para pôr à capa.*

[fl. 529] Para pôr à capa sem pano com a gávea arreada, põe-se o leme de ló para que fique o navio atravessado.

Para pôr à capa com a gávea, gata, velacho e traquete, atravesso o velacho, braceio o traquete por barlavento, largo-lhe a escota com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea e traquete, carrego este, arribo com o leme de ló e depois de parar o navio ponho a meio.

Para pôr à capa com velacho e traquete com a escota larga, braceio o velacho e traquete sobre, com o leme de ló.

Para pôr à capa com o velacho só braceio o sobre com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea só, mareio em cheio com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea e traquete e velacho, ponho este sobre com o traquete braceado por barlavento, com a escota larga ou com o punho carregado arribo com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea, traquete e velacho, braceio este sobre e o traquete em vento com a escota larga ou o punho carregado arriba e leme de ló.

[fl. 530] Para pôr à capa com a maior traquete e gáveas atravesso estas com o leme de ló, porém segue o navio por que assim é estar atravessado.

Para pôr à capa com as quatro velas atravesso o velacho, largo a escota grande com a gávea e traquete em cheio com o leme de ló, porém segue o navio.

Para pôr à capa com as quatro velas, com o velacho sobre e o mais pano em cheio com o leme a meio, o que se faz sendo o vento pouco, mas segue o navio, advertindo que com todo este pano pode velejar o navio.

Para pôr à capa com as gáveas e traquete, aquelas sobre e o punho do traquete carregado com o leme a meio, advertindo as gáveas sobre e arriadas.

Para pôr à capa com as quatro velas, velacho sobre, gávea em cheio e o punho da maior carregado com o leme de ló, porém segue o navio.

Para pôr à capa com a maior, traquete, velacho e gata sobre com o punho do traquete carregado arriba e leme de ló.

Advertência que para pôr à capa com o traquete na amura há-de ser com ele braceado sobre ou em vento e escota larga.

[fl. 530v] Para pôr à capa com as gáveas, maior e traquete, gáveas sobre, escota do traquete larga, com o leme de ló ou também com a mesma escota larga, ou carregado e braceado o traquete por barlavento.

Para pôr à capa com as gáveas maior e traquete gáveas sobre escotas do maior e o traquete largo, porém há atravessar.

Para pôr à capa com as quatro velas, gata e botaló, gáveas sobre, escotas da maior e traquete largas, gata em cheio porém é atravessar.

Para pôr à capa com a maior somente, põe-se com o leme de ló semelhantemente com a mezena só.

Advertindo que pôr à capa com velacho em cheio, sempre segue.

Para pôr à capa com a gávea sobre ou em cheio com o leme de ló sem mais pano.

Para pôr à capa com o velacho só arriado e sobre com o leme de ló ou também com a mezena caçada.

Para pôr à capa com as gáveas sobre, mezena e gata em cheio com o leme de ló.

[fl. 531] Para pôr à capa com a maior e gávea mareada, velacho atravessado e traquete carregado arriba com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea em cheio, velacho sobre, com o punho do traquete carregado que se entende o de sotavento sem mais pano.

Para pôr à capa com a gávea sobre, velacho arriado, maior em cheio com o punho do traquete carregado e o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea em cheio mezena caçada velacho sobre, traquete e maior carregada, com a gata ou sem ela ou em cheio ou atravessada e o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea maior em cheio, velacho e gata sobre, com o traquete carregado, arriba com o leme de ló.

[fl. 531v] Para pôr à capa com velacho e mezena aquele sobre carriado a mezena em cheio com o leme de ló.

Para pôr à capa sendo só com o traquete na amura, carrega-se esse arriba, ficará o navio em árvore seca com o leme de ló.

Para pôr à capa com as quatro velas e mezena, velacho, sobre e o mais pano em cheio com as gáveas arriadas e o leme de ló porém segue o navio.

Nota: Quando o navio estiver à capa sem pano e se seguir largue-se-lhe o traquete abaixo e braceie-se-lhe sobre e se as gáveas estiverem largas braceem-se sobre com o leme de ló, ficará a capa.

Nota: Quando o navio está à capa e para seguir não obedece ao velacho, largue-se-lhe os brióis ao traquete ou amure-se e cace-se e da mesma sorte se lhe largam os brióis ao traquete para abroquelar em revés o pano e fazer cair o navio quando não faz cabeça.

Para pôr à capa com a maior amurada e mezena em cheio e leme de ló ou com o traquete com a escota larga e mezena caçada.

[fl. 385] Capítulo XL - Da diferença de pôr à capa ou atravessar

O pôr à capa é fazer parar o navio para que se não siga, pelo que se deve desvelejar e atravessar ao vento, pois em havendo este e tendo o navio pano mareado sempre se segue, mas de tal sorte se lhe põem as velas, que servindo todas para as evoluções lhas impedem, mareadas em oposição.

O atravessar o navio é para que se não siga tanto, porém sempre anda ainda que se lhe atravesse o pano, porque como se não pode fechar a orça, o leme que é necessário que esteja a meio, depois de se ter posto o navio com vento por não dar por davante e do pano, a maior parte dele está mareado com vantagem ao que se lhe atravessa, sempre se segue a nau especialmente tendo o traquete mareado ou o velacho, ainda que não tanto.

Capítulo XLI - Como se seguirá o navio estando atravessado

O navio em estando atravessado, para se seguir indo com arribada, ponho o leme de arribada e mareio-lhe o pano e se o navio não faz guinadas ponho o pano de ré em vento, como largar a bolina à gávea e braceá-la por barlavento e juntamente a gata com o leme de arribada e o pano mareado ou se a gávea se se acha atravessada marcia-se-lhe com o leme de arribada

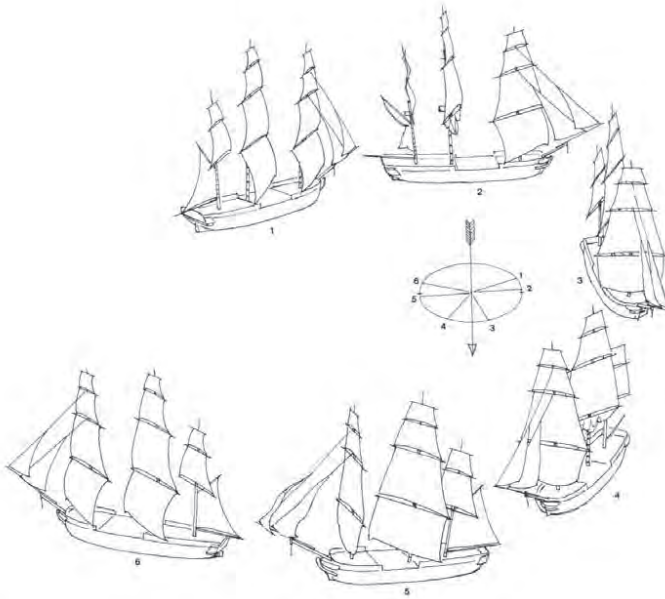
largando-se-lhe o botaló [fl. 385v] ou algum estai à proa, para que arribe e ponha o navio a caminho segundo o pano que tiver, porque bem poderá bastar marear-lge só o pano, pondo o leme de arribada.

Capítulo XLII - Como se porá a caminho o navio que está à capa

O navio que está a capa para se pôr a caminho fará o mesmo que quando se achar atravessado, em indo com a guinada de arribada se lhe virará o leme de arribada, mareando-se-lhe o pano em cheio, mas porque então o navio está morto e facilmente se não segue, é melhor pôr-lhe o pano a ré em vento, mareando-lhe o que estiver sobre com o leme de arribada, largando-lhe o traquete a baixo que logo se porá o navio a caminho.

Nota: *A nau que se achar atravessada ou à capa, querendo-se pôr a caminho e por estar parada, não arribar, larga-se-lhe o pano à proa pondo-lhe em vento o de ré, como gávea e gata, carregando-lhe a mezena e largando-lhe a cevadeira e o botaló, sendo o traquete mareado que logo se seguirá.*

Nota: *Quando quero que o navio mareado caia a ré sobre popa, mareio o pano a ré, atravesso as gáveas com ajuda do traquete braceado por barlavento, com o leme em revés, posto de arribada, o que é necessário muitas vezes nas barras quando se entra ou sobe ao tom da água se corre por direito e o vento é ponteiro, mas com porto e a água em favor, advertindo que nas barras com maré e vento ponteiro ou de servir mas brando, que é melhor aquele que ainda que contrário, dando lugar a que possa ir o navio direito a corrente da água do que o brando.*



Virar em roda, Adaptado de John Harland, *Seamanship*, 1987, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

[fl. 386] **Capítulo XLIII - Como se arriba em roda**

O navio indo à bolina para arribar em roda com as quatro velas, porei o leme de arribada, carregarei a mezena, irei braceando a gata, gávea e a maior por barlavento e arriando a escota

grande, esperando que a nau vá seguindo se sempre e tanto o navio for andando para sotavento, quanto o pano se há de bracear [fl. 386v] por barlavento até que esse diga à popa, havendo-se largado a cevadeira ou o botaló com o pano de proa bem caçado. Se o navio é duro de arribar e como o vento diga à popa, farei ala e larga a ré e logo porei o leme a meio e depois de ló e em indo a nau à orça farei ala e larga à proa, pondo o pano na amura caçando-o e braceando-o por sotavento havendo cuidado no leme de se aliviar e governar em cheio.

Nota: A razão de se fazer primeiro a ala e larga a ré é para que em pondo o navio no outro bordo o pano da ré, mareado, faça orçar o navio ficando o da proa para fazer cair para sotavento e juntamente, porque o pano da ré é o primeiro que deve marear, pois é o que no virar do navio o obriga ou impede para arribar ou fazer orçar, o que é necessário em pondo o navio em bordo contrário, que é no que fica depois de virar de bordo.

Nota: Como o pano da ré serve para orçar é preciso quando arriba o navio braceia-se-lhe em vento e em pondo de ló mareá-lo primeiro, pelo que se faz ala e larga a ré com precedência à da proa para poder orçar o navio, tanto que tem virado de bordo.

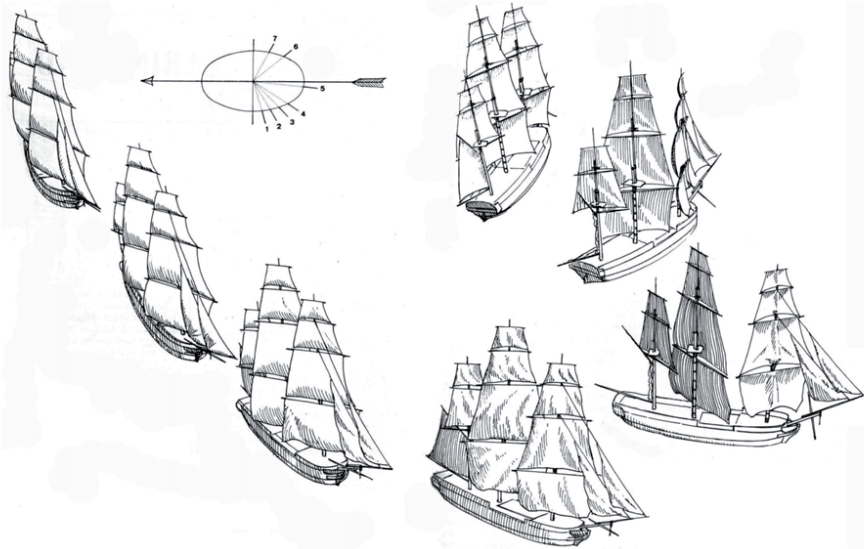
Nota: Ala e larga se diz de amurar amura por amura ou largar o pano por um bordo e amurar e caçar por outro bordo.

Nota: Se o navio vai à bolina com todo o pano largo e quero virar em roda, arrio todo o pano miúdo [fl. 387] excepto os joanetes que com eles se manobra igualmente com as gáveas, advertindo que com as velas de estai se arriba e dá por davante, sendo o vento sossegado sem embaraço nem confusão, o que não pode ser com cutelos.

Nota: Se o navio vai a uma larga e quero que arribe em roda, caço o pano por aquele bordo sobre que quero virar e ponho o leme de arribado, com diferença se o navio vai a uma larga ponho de arribada e braceio o pano como digo, porém se vai à popa e quero pô-lo de ló, a qualquer bordo, ponho o leme à orça e caço o pano a ré, braceando-o por sotavento.

Capítulo XLIV - Como se dá por davante

Toda a bizarría de quem sabe manobrar um navio consiste em saber dar bem por davante, o que vulgarmente assim se julga quando o governá-lo sabendo usar do tempo, respeitando as circunstancias que ocorrem do vento, mar, sítio e qualidade do navio provam as filigranas marítimas, no que mais há que praticar do que na faina de dar por davante.



Virar por davante, Adaptado de John Harland, *Seamanship*, 1987, in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

Para dar por davante indo o navio à bolina com as quatro velas, mandarei caçar a mezena sabendo que a nau a necessita, içar as gáveas, alar bolinas, carregar a cevadeira, arriar o botaló e andar em cheio que vá arribado um pouco e em seguindo o navio virarei o leme de ló, todo e

como o navio for aguçando arriarei a testa ao [fl. 387v] traquete, largarei o braço do velacho e logo darei salto às bolinas de proa e ao mesmo tempo bracearei o velacho um pouco por barlavento, de sorte que fique como em vento, e indo este dizendo pela proa abroquelarei o velacho, braceando-o para sotavento por modo que se não achesse ou fique sobre, que faz cair a nau para ré e como o vento estiver pela proa mandarei largar as amuras sobre as bolinas, se o vento não for muito forte, vendo que a nau não para farei ala e larga a ré, pondo o leme a meio e tanto que o pano cruzar, o que se ajuda a descarregar pelas bolinas de barlavento, farei ala e larga à proa e porei o pano na amura, depois de que bracearei e caçarei por sotavento, andando-lhe com o leme a feição, de sorte que a primeira ala e lar ga se põe o leme a meio e para amurar se põe de ló, depois do que se mete de encontro e se vai a caminho.

Nota: *Se o navio à bolina vai em cheio, indo a caminho, ponho o leme de ló para dar por davante e faço a manobra.*

Nota: *Deve-se advertir que as alas e largas não se fazem ambas a um tempo, como já ponderámos, faz-se primeiro a da ré e tanto que cruza o pano, principia-se a de proa, quando o vento não é brando e há vaga de mar, porque então convém marear o pano da ré, primeiro do que fazer ala e larga a proa.*

Nota: *Antes de fazer a ala e larga manda-se largar as amuras sobre as bolinas, advertindo que a amura do traquete sempre se larga sobre a bolina, para se carregar o punho acima que se acha amurado e haver lugar*

de se caçar e o vento seja brando ou não, porém na a ala e larga da maior se o vento é descomposto, não se lbe larga a amura sobre a bolina, porque essa sem prevenção se caça bem, suposto que os Holandeses sempre largam ambas as amuras sobre as bolinas antes das alas e largas.

Nota: Antes de dar por davante mandarei safar escotas da maior e traquete e que nas alas e largas [fl. 388] se descarregue o pano por ajuda das bolinas, que se toquem as de revés como também as amuras, largando os amantilhos de barlavento, braços de sotavento, arriando ou dando salto às gáveas, para se amurar o pano sem que se cacem as escotas antes de se amurar o pano ou dando salto aos joanetes e tocando brióis da maior para se marear como seja necessário.

[fl. 384v] **Nota:** Muitos para dar por davante, indo com a maior amurada, mandam primeiro carrega-la acima, o que só serve para desembaraço e não para segurança se a falta de gente não obriga a não usar dela, sendo a vela grande grande a melhor para dar por davante.

[fl. 388] **Nota:** Se o navio vai com todo o pano largo à bolina e quero dar por davante basta que arrie os cutelos e largue cevadeira, porque com todo o mais pano posso dar por davante, pois os joanetes mareiam-se como as gáveas e as velas de estai, que em pondo o navio de ló logo ficam à sombra e não impedem a manobra, excepto a cevadeira.

Nota: Se o navio ao querer virar-se se acha com as gáveas nos rizzes e nos segundos principalmente ou nos últimos, arribarei em roda porque então não pode dar por davante e menos se há mar e vento rijo.

Nota: Se o navio quando vou dar por davante mente, depois de ter a escota do traquete larga e o pano de proa abraçado por barlavento, torno a caçar a escota, mareio o pano, iço bem o de cabeça, bolino e caço o da ré, como gávea e gata, como também largo a mezena e a sua vela de estai, depois do que repito a manobra e se necessário é amuro a maior, porque o navio só deixa de dar por davante por falta de pano ou de vento, quando este por ser [fl. 388v] muito e o mar igual o não impede.

Nota: Sempre que houver de virar de bordo farei toda a diligência por dar por davante, por não perder o que tiver ganhado para barlavento, porque o arribar ainda que seja mais suave para a nau é descair para sotavento e se é em linha, arribando em roda e o mais dando por davante ficarei fora dela ou em bordos perderei o que tiver ganhado.

Nota: Se ao dar por davante suceder que o navio tendo o pano sobre e o vento pela proa, pare, por estar quase em calma, virarei o leme em revés ou lbe darei água levantando-o e carregando-o para que a nau caia e dê por davante, porque como o leme parando a nau não governa, dando-lbe movimento faz obedecer o navio.

Nota: Tanto que ao dar por davante, se fizer ala e larga a ré, logo se virará o leme para a nau pôr de ló no outro bordo, tendo cuidado de chegar o navio a vento para se amurar, mas que vá a caminho pondo-lbe o leme de encontro.

Nota: Se o navio ao dar por davante, estando com as gáveas depois de ter o pano de proa sobre e se fizer ala e larga, tornar arribar, que minta para a parte da escota, abroquelar-lbe-ei o pano de proa sobre para cair o navio e irei em roda ou repetirei a manobra.

Nota: *Se o navio for velejado com as gáveas somente e quiser dar por davante, o que pode ser se o mar está sem vaga ou marola que corra de través, mariarei a gata com as gáveas bem içadas e caçarei a mezena [fl. 389] alando-lhe o punho de barlavento, o que se fará sempre que se fizer para pôr a bolina, meterei o leme de ló e em indo orçando o navio, darei salto à bolina do velacho dando-lhe um jeito por barlavento e abroquelando-lhe sempre, até dizer o vento pela proa. Não tendo parado a nau farei ala e larga a ré, descarregando a gávea pela bolina e virando logo o leme de ló, farei ala e larga à proa carregando a mezena, se o navio for agulheiro e governarei a caminho, bolinando e braceando o pano.*

Nota: *Tanto na ala e larga de dar por davante como de virar em roda, se deve aliviar o leme pondo-o logo a meio ao tempo de fazer a primeira ala e larga, advertindo que se a nau vai virando com força devo aliviar o leme e metê-lo em revés, que vem a ficar já então de ló para parar a nau e pôr à bolina.*

Nota: *Se o navio for com as gáveas e ao dar por davante mentir, amurarei o traquete e se não bastar fazendo força da vela a ré como com a gata, mezena e estai, largando a maior a baixo e içando as gáveas, que então dará davante se houver vento e, se ainda assim não virar por falta de vento, sendo calmo ou por ser brando e haver baga de mar e esta grossa ou por o navio andar muito fora da água e cair a ré tanto que for pondo em vento por estar descompassado ou por ser o pano de proa muito dianteiro ou finalmente por fechar muito o leme quando se carrega, que então não toma água e fica morto, arribarei em roda.*

[fl. 389^v] **Nota:** *Suposto que os navios possam dar por davante com qualquer vento, ainda que seja proceloso não convém em sendo tormenta, se não arribar em roda porque ao dar por davante precisamente há-de luitar o pano que então não se pode descarregar, pois a gente ainda que com a maior a meio se empenhe, não trabalha muito por se segurar menos, necessitando-se de muito maior força para se manobrar o pano, porque a recebe este de revés e os mastros ficando expostos, a faltarem e a nau, a atravessar e soçobrar-se, além de que como na ocasião não pode a nau ir velejada, menos pode dar por davante, se não arribar em roda como indo em papa-figos ou com a gávea nos rizes ou com o traquete ou estando à capa.*

Capítulo XLV - De como se põe a caminho a nau se toma largo

O navio indo à bolina com vento brando facilmente, se há descuido no leme deixando de governar em cheio, toma o navio por davante e fazendo-se a diligência de lhe atravessar o pano a ré, para que arribar se vai contra o leme, então se lhe carrega todo de ló e sem levantar amuras se largam bolinas ao pano da ré, dando-se salto à escota grande, se braceia gávea e gata por barlavento, carregando-- se a mezena arriba e andando-se-lhe com os braços ao movimento do navio vem a dar em uma volta em redondo [fl. 390] e a pôr-se como ia, que então se lhe alivia o leme e se governa a caminho.

Se o navio indo à bolina tem por davante e não quer cair e pôr-se a caminho ajuda o com o leme carregando-lho de ló, sem levantar a amura grande largo as bolinas de ré, braceio o pano por barlavento e faço ala e larga à proa, ao traquete e velacho, mareando-os quanto baste para o navio seguir, o que o faz virar em redondo e com brevidade, pondo-o a caminho, depois do que se amura o traquete e caça e braceia todo o pano por sotavento.

Se o navio indo à bolina chega a vento e não quer cair e toma por davante, pondo-lhe o leme de ló lhe braceio o pano a ré, sem lhe levantar as amuras, se pára a nau e não gira para a pôr a caminho mareio-lhe a cevadeira em revés ou botaló, para cair e seguir pondo na mesma volta, por não fazer ala e larga ao traquete e ficar mais ligeira a manobra, se bem não é tão segura.

Nota: A razão dos navios tomarem largo é por descuido do leme, porque como o vento é brando e para se seguir o navio leva-se-lhe todo o pano velejado e o mar se acha leite, facilmente se vai o vento e, como não acha o leme de encontro, toma largo, que não é outra coisa que dar davante indo a caminho, sem vontade de quem o governa no que não há risco, mas argüência do pouco cuidado em quem o encaminha a via, esquecendo-se do leme.

[fl. 390v] *Nota:* Estando o navio com as gáveas se não quiser arribar largarei cevadeira, botaló e alguma vela de estai à proa, atravessando a gávea, com a mezena carregada e o leme de arribada, deixando primeiro seguir o navio.

Capítulo XLVI - O que se fará tomando o navio de luva

Indo o navio a caminho, saltando o vento à proa ou de revés, de sorte que fique o pano sobre, que então se diz tomar de luva, o que também sucede por descuido do governo atravessando-se o navio ao vento, se o pano fica todo sobre deve-se meter o leme de arribada, carregar a maior arriba, arriar as gáveas descarregando o pano e braceando-o por sotavento com ala e larga ao traquete, se o vento refrescou como quando vem de borbotão, porque se é sossegado, ainda que de revés, basta carregar a maior acima, o que sempre é bom fazer por ficar a faina desembaraçada para descarregar o pano com facilidade, fazendo ala e larga ao traquete ou ponho a caminho em outro bordo, aliviando o leme ou arribo em roda e mareio na mesma volta.

Se o navio vai em papa-figos e o vento salta de revés, carrego a maior acima, faço ala e larga ao traquete carregando o leme de arribada e a mezena arriba, ponho no outro bordo, viro o leme e amuro o mesmo pano se quero velejá-lo.

[fl. 391] *Nota:* De sorte que ou o navio vai velejado ou não, em tomando o pano de luva carrega-se a maior e mezena arriba arriam-se as gáveas, descarregam-se por sotavento e se este é de tormenta ferram-se logo, porém nunca se carrega o traquete nem se levanta da amura senão depois de cair a nau, se se lhe faz ala e larga e se indo correndo com o traquete toma de luva, ajuda-se com o leme e faz-se ala e larga e como se descarregar em caíndo a nau amura no mesmo bordo ou no outro.

Nota: Nas tormentas governa-se á via sempre de encontro, porque como o navio não vai seguido e o mar quebra na albeta, falta aguçar e ir de ló, porém se o mar não é tão grosso que faça esse efeito que o navio se arribe governa-se de ló e ajuda-se com a mezena na antegalba ou com a vela de estai, ainda que vá amurada à maior, que como não leva vela de cabeça não dá por davante e menos dá com o traquete, só porém nas tempestades grandes, aguçando o navio poderá atravessar aos mares e soçobrar-se.

Nota: O navio correndo com o traquete, se o vento não saltar à proa, não pode lvar governando a bolina, porém indo à popa pode tomar de lva por chegar o vento e ferir o pano de revés.

Capítulo XLVII - Como se anda para barlavento

[fl. 391v] Para andar para barlavento braceio e caço bem por sotavento e se o navio arriba, largo mais pano a ré do que à proa e governo de ló, contanto que vá o navio sempre em cheio e sem guinadas.

Capítulo XLVIII - Como se anda arribado

Para se ir arribado arriarei as escotas, largarei bolinas e levarei mareado mais pano à proa do que a ré, governando em cheio, sem guinadas o que vem a ser ir o pau da proa mais caçado do que o da ré.

Capítulo XLIX - Como ganharei barlavento a outro navio

Para ganhar o barlavento a outro navio farei mais bordos e maiores do que ele, fazendo toda a força de vela de maneira que venha a velejar mais do que ele, dando sempre por davante sem nunca arribar nem perdendo bordo.

Capítulo L - Como conservarei o barlavento com outro navio

Para conservar o barlavento com outro navio farei a mesma força de vela que ele fizer, os mesmos bordos, virando ao mesmo tempo que ele virar e dando sempre por davante.

Capítulo LI - Como se falará a um navio vindo em bordo em contrário

[fl. 392] Para tomar fala ou reconhecer qualquer navio que vem em bordo em contrário, se eu tenho barlavento, é necessário ir descaindo sobre ele, de sorte que me aproxime sem que perca a vantagem do vento e antes que passe por mim ponho na mesma volta que trás o navio que vou reconhecer e se demora algum tempo, antes que chegue atravesso até que emparelho e descaio sobre ele. Se faço o contrário indo buscá-lo no mesmo bordo e ele quer escapar-se, ao passar fecha e orça, vindo para isso mais arribado, fazendo força de vela mostra as fêmeas do leme, o mesmo me sucederá vindo ele arribado. Se o for reconhecer fechado de orça sem desvelejar, nem descair sobre ele, quando vou a pôr-lhe a proa, fecha ele a orça e sem que ande mais do que eu mostra-me a popa.

Se o navio vem na minha esteira, e quero reconhecê-lo desvelejo e vou esperando e depois que se tem avizinado, se for diferente movimento, vou sobre ele com a mesma cautela que ao passar esteja eu já na mesma volta, para poder descair sobre ele.

Nota: Todo o navio que não anda nem barlaventeia mais do que o outro, não pode competir com ele nos movimentos, excepto se o excede nas manobras porque toda agilidade na operação encobre a falta, pelo que se devem executar as fainas com a maior prontidão, destreza e igualdade [fl. 392v] que possa ser possível, assim em utilidade do movimento evolução, como em crédito da manobra, sendo aprazível todo o uniforme, até nas acções.

Se o navio vem fechado à orça em bordo em contrário vou reconhecê-lo da mesma sorte, porém antes que passe por mim devo pegar nas obras ou para carregar o pano acima ou para dar por davante sobre ele, se não quiser desvelejar o que há-de ser antes que passe e se é de suspeita, com a artilharia se manda que atravesse.

Se vou reconhecer ou falar ao navio que está a sotavento, o qual me espera, vou arribado sobre ele buscando lhe a sua alheta e antes que perca o barlavento meto de ló no mesmo bordo, ficando senhor do vento e emparelhado com o navio, se este a quem vou falar tem maior carácter, com muita diferença do que o meu ainda que seja de nação estrangeira, vou passar lhe pela popa e a seu sotavento atravesso sem emparelhar com ele e o mesmo pratico com qualquer cabo nacional, que no emprego me exceda, porque é razão o cortejar com o navio a quem reverencio com a artilharia, mas se as bandeiras são iguais ou de pouca desigualdade, tanto entre nacionais, como entre estrangeiros, conservo sempre o barlavento.

Capítulo LII - Como se bordeja e fazem repiquetes



Bordejando, gravura de Francisco Peregrino (*Farol Náutico*, Lisboa, 1768) in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

Quando o vento é contrario e é necessário ir para a parte de donde reina [fl. 393] o vento ou se quer conservar a mesma altura ou é preciso montar algum cabo ou baixo, faça bordos andando em uma volta e outra, sempre à bolina fechada, à orça com o pano que permitir o vento, que onde não há veia de água são melhores os bordos compridos do que os repiquetes, que além de se fatigar a gente, o que se ganha no bordo se perde no virar, ainda que seja por davante como sempre deve ser andando bordejando, porque nunca no virar não havendo água com favor se deixa de perder por cair a nau a ré.

Quando os navios andarem bordejando e forem uns no mar e outros na terra os que levarem esta volta deve-se-lhes largar o bordo, arribando os que vem no mar por se poderem estes emendar e os outros não.

[fl. 393v] **Capítulo LIII - Como se compassa o navio**

O compassar o navio é questão no exercício náutico que ainda a experiência lhe não descobriu regra que se possa seguir, porque além de aparelhar o navio na sua conta pela proporção da sua forma e alastrá-lo o que baste para aguentar a vela, não há regra em que se assente como andaré melhor o navio, mas poderá mostrar a observação nas evoluções só mais ou menos metido abicado ou com a barba no ar, com o pano mais ou menos içado ou caçado, com a enxárcia tesada, peada ou branda ou á bolina ou a uma larga ou à popa que andaré o que observado trazê-lo nesse compasso ou estado de concerto, que é o que se pode praticar para que o navio possa andar melhor.

Se o navio se quer miúdo de proa [fl. 394] ou da ré faça-lhe água e ande-se-lhe com o porão para essa parte e o mesmo aos mastros e enxárcia entesando-se o que de ordinário deve ser, tendo-se cuidado de que não andem os mastros desamparados ou que ande ele baganol, que facilmente desarvorarão.

Nota: A encarcia deve andar tesa e na ocasião, peada, para segurança das árvores que por falta desta prevenção se perdem a cada passo, as peias passam-se tanto à enxárcia dos mastros como à dos mastaréns, ligando se umas contra as outras na sua maior área, passando o tempo bem se podem desaparelhar porque desfeiam o navio, excepto as que se chamam trempes, que são as que vão por baixo dos cestos passados nas arriçadas da enxárcia da gávea. Não se tiram antes, são úteis e servem de ornato.

Capítulo LIV - Como se dá caça a qualquer navio

O dar caça a qualquer navio se deve fazer com cuidado, fazendo toda força da vela que possa ser ainda que o navio assim não ande tão bem, no caso de querer satisfazer o povo porque muitas vezes a língua deste é mais perigosa do que a ocasião mais arriscada, se bem que deve pôr o navio no compasso que tenha visto que anda melhor, não se consinta que a gente ande pelas cobertas ou façam movimento que embaraça o do navio, por lhe descompassar o peso. Irá sempre em cheio, pois se guinar não se seguirá [fl. 394v] antes encurtará o caminho, advertindo sempre não perder barlavento porque a gala da marcação não esta só em sabê-lo tomar mas em conservá-lo, porém quando evidentemente se conheça que o navio arrasado em

pano não segue, velejá-lo-á como entender, pois deve usar do entendimento e não contemplar com o povo ignorante, se bem que poucas vezes andam melhor os navios com menos pano do que com todo.

Capítulo LV - Como deve estar o pano estando o navio em calma

Estando o navio em calma deve-se arriar todo o pano miúdo e carregar os papafigos, ficando com as gáveas e gata largas e braceadas uma gávea contra a outra, tendo o leme a meio e amarrado. O pano deve estar carregado para se não romper estando batendo contra os mastros e juntamente para que em vindo o vento não apanhe o pano de revés que dê trabalho a mareá-lo e, se as gáveas içadas panejam e batem contra os mastaréis, arriar-se-ão em cruz para que se não rasguem.

Capítulo LVI - O que se deve fazer quando o navio dá linguetes

O dar linguetes tem o risco de desarvorar o navio, no que deve haver cuidado segurando com patarrases dobrados os mastros, assim o de proa como o grande, o que se faz [fl. 395] também quando os navios dão balanços, os mestres portugueses são neste caso excessivos porque logo dobram todos os patarrases e, da mesma sorte, na ocasião do tempo as amuras e escotas e suposto que tanta prevenção pareça pouca segurança bem se pode escusar, se os cabos são bons, porque não faltam, contudo a nímia cautela no mar deve ter o maior louvor, pois dela pende todo o bom sucesso náutico de baixo da permissão divina.

Nota: Se o navio correr com o tempo e o mar estiver muito cavado, que faça dar muitos balanços à nau, será bom arriar-lhe a verga grande e a da mezena por lhe aliviar o peso da cabeça e, da mesma sorte, joanetes se a tormenta der lugar, porque sendo grande não se podem desaparecer mas as vergas só então é que se devem arriar, se bem que sendo o navio possante é supérflua esta diligencia. Dechalles.

Capítulo LVII - Quando se devem desaparecer joanetes

Os joanetes como são velas pequenas e pouco fortes não são senão para bonança e só com ela é que velejam e assim que se não podem praticar no tempo verde como de Inverno, que reinam ventos frescos e procelosos, ficando escusados e sem uso, servindo só de fazer pendor do navio por cabeça [fl. 395v] pelo que se desapareham, principalmente não andando a corso, que então são precisos por não perder a ocasião em que se possam largar. Quando se desapareham em seu lugar se arvoram uns paus com grimpas a que se chamam de combate, porque como neste se não usa de joanetes, fica mais próprio os tais paus, do que usam os Genoveses como inventores de que somam o nome, porém toda a nação os pratica de Inverno, em viagem ou em corpo de frota, onde senão faz corso nem se dão caças.

Capítulo LVIII - Se convém trazer remos

Alguns navios que andam a corso trazem remos, que botam na coberta de baixo em alguma calma para se atravessarem a outro navio no que só podem servir, porém são muito pouco versados porque só os navios pequenos os podem praticar, os que são rasos em alguma bonança para certos movimentos de pouca distância, por nunca poderem trazer os necessários para que se andem com expedição e seguidos.

Capítulo LIX - Para que se abroquela o pano

O pano abroquela-se pondo-se ao soslaio sobre os mastros ou mastaréis, para que sem fazer cair a nau para a ré a faça arribar ou orçar, dando-lhe o vento de revés ou de direito, mas pondo-lhe o pano de revés.

[fl. 396] Capítulo LX - Para que se aquartela o pano

O pano aquartela se para fazer cair a nau para sotavento, se o quartel é a proa e se é a ré é para orçar a nau.

Capítulo LXI - Quando falham os mastros o que se lhes faz

Quando os mastros faltam fazem-se-lhe arrotaduras singelas de cabo ou compostas de chúmeas ligadas e abraçadas com chapas de ferro de abraçar ou se lhe fazem rocas fortes com peitos de morte.

Nota: Quando as bombas se aventam também se lhe dão arrotaduras com o ferro de lona encerada sobre que assenta a arrotadura.

Capítulo LXII - Como se dá reboque

Todo o navio se pode rebocar contanto que o que reboca seja forte ainda que não seja igual no corpo, porém necessita que o tempo de lugar não havendo tempestade, nem mar cavado, porque então não há reboque.

O reboque dar-se-á com virador bom e novo fazendo-se o chicote fixo no mastro grande, aboçado na coberta de baixo, que percorre pela praça de armas e que o navio que o aceitar o receba por algum [fl. 396v] dos escovéns fazendo o chicote do virador fixo a abitas, mas é melhor ao mastro grande e que tenha filame pelo que se aboçam dois viradores, porque convém que o reboque seja largo por causa dos navios não abalroarem.

Em sendo o reboque largo pode-se bordejar dando por davante sem largar o reboque, tendo cuidado o navio rebocado de se ajudar quando for ao dar por davante, para que se não siga enquanto se põe na outra volta.

Nota: O reboque em viagem dá-se quando algum navio desarvora ou anda pouco, nas vizinhanças da terra ou em calma, para que se não abalroem os navios é necessário dar-lhe reboque com o escaler ou lancha, para se desviarem ou para ajudar o dar por da vante vindo de terra, se mente o navio.

Nota: Em havendo tempo ou nas entradas dos portos, se o vento não é de servir e certo, deve-se largar o reboque.

Capítulo LXIII - Como se há-de tomar o navio à vela com o escaler

Para se tomar o navio à vela com o escaler pôr-me-ei na sua proa por sotavento, no mesmo bordo em que vier o navio e sem me atravessar na proa, me chegarei à nau antes que passe a vante.

[fl. 397] **Capítulo LXIV - Para que se metem os remos na água**

Os remos metem-se na água ou para não seguir ou cair a ré ou para ajudar a virar a embarcação como praticam os escaleres nas cerimónias o que se entende metê-los na água sem os impulsar.

Capítulo LXV - Porque se esteiam os mastros a ré ou à proa

Os mastros esteiam-se a ré ou à proa quando com eles direitos, a prumo, o navio se não segue tão bem.

Capítulo LXVI - Se convém trazer o toldo de noite

De noite é escusado toldo pois não há sol que é porque se põe e porque servirá de embaraço e confusão, como também em havendo tempo, quando for necessário marear se o pano.

Capítulo LXVII - Como se botará o escaler fora

Para se deitar o escaler ao mar se lhe metem os aparelhos e as talhas dos lais, e se lhe passam trapas opostas para não jogar, alam-se as talhas dos lais mais do que os aparelhos e como está livre arria-se ainda com sentido que não dê pancada o escaler, para o que se lhe passam as trapas e se ampara com remos e pés e se o navio dá balanços, deve-se levar o escaler atracado assim ao botar fora como ao meter dentro.

[fl. 397v] *Nota:* Suposto em bonança o escaler possa ir em viagem pela popa, não convém, porque pode suceder crescer o vento e embravecer-se o mar sem que dê lugar de recolher-se, que venha a largar-se.

Capítulo LXVIII - Quando se deve querenar o navio

O navio querena-se quando está sujo ou faz água por ser bazano, comumente se querenam todos os anos ou de dois em dois, o que é bom não só para os limpar mas preciso para lhe conservar as madeiras.

Capítulo LXIX - Que obras são as que vão ao cabrestante

As obras que vão ao cabrestante, porque dão muita força são as amuras, escotas e todos os cabos que dão força, que senão pode levar a mão ou porque falta a gente que o faça, sendo preciso então que o supra o cabrestante.

Capítulo LXX - Para que não dê o navio muitos balanços e grandes

[fl. 398] Para que o navio não dê tantos balanços e grandes, andarei à bolina porque à popa e a uma larga, vai o navio mais solto.



Mastros picados, gravura de Francisco Peregrino (*Farol Náutico*, Lisboa, 1768) in José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos*, 2008.

Capítulo LXXI - Porque alijam os navios a carga ao mar

Os navios no temporal costumam alijar parte da carga ao mar, principalmente da que trazem por cima e vem a ser porque como o mar se altera de sorte que o navio anda em repetidos balanços, sem sossego, tendo o peso em cima pode soçobrar-se, por ficar tardo aos movimentos e não cair o navio de fundo, tendo a pendor por cabeça, o que se evita aliviando e botando ao mar o que trouxer em carga fora do porão, para ficar mais leve e poder aboiar melhor nas ondas e estas com menos resistência, que então se vencem com facilidade.

Pela mesma razão se arriam os mastaréis e vergas no temporal e se é sobre a amarra se picam os mastros e se bota artilharia fora, para aliviar o navio assim em terra como em viagem.

Capítulo LXXII - Em caindo alguém ao mar que se fará

Em caindo alguém ao mar logo desvelejará o navio, botando-se alguma guindola, capoeira ou pau e podendo ser se botará o escaler fora a salvar o naufragante, para casos semelhantes é que convém trazer escaler à borda.

[fl. 398v] [Nota à margem]Fig: [Não existe]

[fl. 399] Capítulo LXXIII - Dos últimos perigos em que os navios se podem ver e como se podem remediar

Se o navio indo à vela tocar em baixo logo tocarei bombas e se houver água examinarei onde é, fazendo diligência possível pela vencer, se não largarei o navio dando sempre a bomba até me permudar.

Se o navio indo à vela encalha, toco bombas e não faz água, alijo logo ao mar tudo que possa ser de peso e vejo se posso marear o navio de sorte que saia a ré ou fazendo força de vela e aliviando tudo o que for possível para que navegue, senão passo-me a outro navio ou vou para terra.

Se o navio fizer água o que se fará?

Se o navio abrir água darei à bomba e farei toda diligência para tornar e não se vendo, largarei o navio

Se o navio lhe faltar o leme o que se fará?

Suposto dificultosamente salte o leme fora, salvo se o navio toca, porém se anda encavilhado como deve andar, ainda que dê algum salto sempre cai em seu lugar, contudo algumas vezes sucede faltar e como para se calar, o mesmo ou outro, é necessário que seja em rio ou em tal calma que o navio se não mova, o que rarissimamente acontecerá no mar, não costumam os navios excepto os da Índia trazer leme de sobressalente, ainda que todos tragam a sua

forma porém [fl. 399v] no caso de faltar o leme valem-se de uma esparrela que se faz de uma esteira armada pela popa fora, que tenha bom lançante, formando no extremo inferior porta para dar aos movimentos. Casos são estes tão raros que muito poucos os têm visto e mais que senão aponta, se deixa à experiencia que na necessidade poderá escolher o melhor.

O que se faz se o navio desarvora?

Se o navio desarvora de algum mastro ou de todos, dos seus sobressalentes se lhe aparelham logo umas bandolas em que marcia algum pano, para poder ir buscar porto onde em masteie. Bandolas se diz árvores, sem conta nem proporção do navio, por remediar a falta das próprias.



Dar de lados, quadro pertencente ao acervo da Fundação Ricardo Espírito Santo, Lisboa.

Capítulo LXXIV - Como se dá lados

Ainda que pareça impróprio trazer aqui do que pode tocar a outra parte, de propósito o fazemos para completamento de tocarmos tudo em este lugar, por ser as novíssimas manobras que se fazem ao navio depois de navegar como o supomos pois dar lados, montes virar de querena, excepto essa que muitas vezes se dá e quase sempre primeiro, como também abotação que é a primeira evolução que faz o navio, sempre se dá depois de fazer o navio viagem

Como se dá lados

O navio estando sujo de limos e percebes, o que logo cria tanto que anda alguns meses no mar, se lhe dá lados, isto se faz em algum porto, em dia de bonança e semelhantemente no mar mas é imprudência [fl. 400] para dar os lados pois põe-se toda a artilharia a uma borda, pipas de água nas talhas dos lais das vergas grandes, a gente sobe a ocupar estas, pondo-se toda à mesma parte e o que descobre há que na lancha com raspas, escovas e rodos de pau se raspa e limpa, depois do que se lhe dá breu e sebo que fique o navio ensebado, caíndo de popa à proa pela cinta do grosso por um e outro lado, para se poder colar nas evoluções com agilidade.

Capítulo LXXV - Como se dá querena ao navio

Para se virar de querena o navio se desaparelha de vergas, mastaréis, pegas e muitas vezes dos cestos das gáveas e dos vaus, firma portinholas, calafeta por dentro e por fora cunhos de atracar, covilhetes, se é navio doce dá borda e é de pouco, o que sempre convém, ainda que sem eles se pode virar de querena, arma fuzis, cose cinturas aos mastros, aparelha esbirros de barlavento, enrama-os com patarrases, dá aparelhos aos mastros, passa a sotavento balroas com a artilharia e lastro fora. Cala se uma bomba na boca da escotilha grande e finalmente gurne-se aparelhos aos cabrestantes dados à paixão e assim se passa a alanta do mastro da barcaça ao costado do navio e vira de querena, pondo a quilha fora de água para se lhe poder queimar o costado, descobrindo-se-lhe alguma podridão ou buraco do gusano para se lhe calafetar brear e ensebar, cujo concerto se lhe faz sobre pranchas grandes, que há para este fim, o que só pode ser em rio ou em porto de água morta e em [fl. 400v] que não haja vento que levante mareta.

Nota: É estilo no meio tempo em que os navios virão de querena e dão lados, não terem bandeiras largas mas, acabada a operação que endireitam, logo as içam, em sinal de estarem capazes de poderem navegar.

Capítulo LXXVI - Como se dá montes

Dar montes que vem a ser encalhar o navio, em praia abrigada e sem ressaca, entre nós não tem prática nem convém aos navios grandes, porque o peso os fará abrir, excepto em molhes que pode haver para esse fim. Os navios pequenos são os que dão montes com facilidade, porque a menos custo consertam e preparam para navegarem, sendo navios de poucos delgados.

Para encalhar o navio que houver de dar montes, dará fundo a um ancorote com uma regeira pela popa, para não atravessar e espiar-se-á a terra por outra, dada a algum corpo morto fixo, sobre que vire para encalhar, ficando na praia em seco, o que é melhor fazer em águas vivas.

Botação do navio

Suposto a botação do navio seja extravagante ao nosso projeto direi contudo, brevemente, a facilidade com que hoje o nosso construtor a faz, mostrando nela o primor com que desempenha a sua arte, além de o justificar na admirável construção dos seus navios.

Feita a envasadura, que é a via por onde corre a nau quando se deita ao mar, armam-se os cachorros, que são os coxins sobre que descansa a nau, para correr pela envasadura, que está muito bem ensebada, [fl. 401] aparelham-se os indos, que são uns esbirros pequenos armados nos cachorros à popa e proa, sobre que encosta o navio, dá-se-lhe uma regeira à proa, se vai à carangueja ou à popa a qual se gurne a um cabrestante fixo em terra, bem na roda de proa ou cadaste, se lhe arma um repulso de uma força brutas como de em prensa de dois parafusos, com braçadeiras, em que pegam sete ou oito homens em cada uma e andando em torno delas, depois de ter picado todos os esbirros, escoras e picadeiros em que a nau descansa, se abala o navio portando pela regeira, que a este tempo se corta, servindo então o próprio peso do navio de impulso para que vá, de jacto, ao mar. Leva logo algum ancorote para dar fundo, se bem estão lanchas e escaleres prontos para darem reboque à nau. Esta botação é a mais fácil, breve e sem despesa, podendo-se assim deitar ao mar o maior navio e de todo acabado, porque quanto maior for melhor se impulsará para se mover, porque como a envasadura se faz com declive, o próprio peso obriga a mover-se buscando o centro, naturalmente.

[fl. 402] **Capítulo LXXVII - Jornal prático de pilotagem de como se deve calcular qualquer derrotas**

Depois que tiveram os que navegam a felicidade de terem por mestre a Manoel Pimentel, luz da navegação e crédito da ciência náutica, dado com providencia dos portugueses, pois era razão que a nação que mais se avantajou em descobrir os mares mais remotos, criasse para mestre da navegação o maior homem, produzindo em seu filho a sua doutrina, que em seu lugar se não achasse menos a sua falta; não ficou liberdade a outrem de poder dizer coisa de novo que a sua arte cientificamente não aponte, a que todos devemos venerar e seguir como guia esperta e luz claríssima com que se pode, sem temor, sulcar a serúlia campanha de Thetys quanto mais se indigne de lha vadiarem, mas será obrigação confessar com humildade o desejo de querer ter a honra de ser discípulo, ainda que em semelhante aula não mereça senão o lugar do mais novato, visto que cheguei a ter esse pensamento. Valendo-me da indústria do dizer o que tenho visto praticar, o que até aqui tenho feito e continuarei com igual serenidade, sem mais algum outro fim.

O piloto deve cuidar muito em saber desempenhar a sua obrigação, advertindo o que se fia do seu cuidado, pois por sua direcção, ainda os que cuidam em não ignorar por onde devem ir, se governam, consultando-o e atendendo-o e segundo o seu parecer e será vergonha própria e vitupério comum que aquele que há-[fl. 402v]-de encaminhar os mais seja ignorante na sua profissão. Deve ser vigilantissimamente que, piloto sem cuidado, nem o nome merece que logre; deve ser aplicado atendendo ao mínimo movimento que fizer o navio que sem isso não poderá fantasiar; deve mandar com sossego, sem que mostre o menor desacordo ainda na ocasião do maior perigo, tendo entendido que o piloto é o alvo na ocasião e que se se perturba, os

demais desmaiam; não diga o seu ponto a ninguém, porque se tiver falência na ignorância vulgar perderá a estimação; seja alegre e confiado sem abusar da gravidade lícita, a todos mostre boa cara, facilite as dificuldades sem ser fácil na sua ponderação, que em tudo deve ter para operar com certeza e haver-se com acerto em manobrar uma nau guarnecida de homens de honra e custodiada de crédito nacional.

O piloto deve ter um roteiro, balestilha, quadrante inglês, astrolábio, escala ingleza, quarto de redução, compassos, cartas de marear, uma de graus crescidos, a que chamam reduzida e outra plaina, relógio, agulhas de marear e marcar o sol, uma rosa de rumos a que chamam os franceses renard, tábua de rumos e barquinha com seu carretel, ampulhetas de minuto, meio minuto, como também ampulhetas de meia hora e uma grande de quatro horas, com plumo e sondarezas, recado de escrever e fazer o seu jornal, como um livro que lhe sirva de roteiro e diário particular, como também dos senos e logaritmos para calcular a derrota por qualquer modo.

Deve o piloto ser muito destro na mareação, que ainda que seja emprego de alacorda, como o piloto é o que [fl. 403] manda a via tem a primeira voz no movimento do navio, pertence-lhe o sabê-lo manobrar.

Deve o piloto fazer um diário, com exacta verdade e inteiro cuidado, de tudo o que suceder, encontrar e ver no tempo da sua viagem ou campanha onde, antes que saia do porto, fará minuta do nome do navio, número da artilharia com o seu calibre, nomes dos comandantes, nº da guarnição, se for incorporado em armada ou frota o nº dela e nome do cabo, principian-do no dia da partida, mês e ano, até à entrada.



A bordo do N.R.P. Sagres o Comandante Malhão Pereira observa o sol, *de revés*, com a balestilha, enquanto outro observador utiliza o sextante, in *Experiências com instrumento e métodos antigos de navegação*, Academia de Marinha, Lisboa, 2000.

Deve o piloto para não confundir o jornal da derrota com memórias avulsas e alheias do curso do navio, fazê-lo separado sem envolver circunstância mais alguma do que a sua derrota, onde só porá de singradura a singradura, o triângulo solto que a nau houver cursado, com latitude e longitude, valor do ângulo que formou pelo rumo que fez e em que quadrantes, distância das léguas que andou, e ventos que reinaram, invocando favor divino para acertar.

Deve o piloto ou navegue do leste para oeste ou do sul para o norte, ou seja com observação do sol, que deve fazer em havendo-o ou sem ela pelos dias ser enublados, calcular a sua singradura por fantasia, antes que a resolva por esquadria, assim por não poder calcular nenhuma sem fantasiar, como por exercitar a estimativa e ficar sabendo a diferença que há do ponto de fantasia ao de esquadria, para saber emendar-se e fazer juízo sobre o curso do navio, precisando-lhe o ângulo que racionalmente pareça que na via forma.

[fl. 532] Pelos meridianos se distinguem as longitudes ainda que pelo meridiano se meça a latitude porque de meridiano a meridiano se conta a distância de leste para oeste e semelhantemente pelos paralelos se distinguem as latitudes.

[fl. 403] A fantasia não tem mais fundamento do que a experiência [fl. 403v] do piloto atendendo ao vento que reina, estado do mar mais ou menos chão, corrente das águas, pano mareado, variação da agulha e forma do navio, porque todas estas circunstâncias ou parte delas, concorrem ou impedem o curso do navio, causando-lhe mais ou menos abatimento.

E suposto muitos pilotos principalmente estrangeiros pratiquem a barquinha, cujo uso diremos a diante, não tem certeza, apenas servirá para fazer alguma ideia em que não deve o piloto estribar-se muito, pois lhe pode sair falsíssima, devendo ser mais atendível o movimento do navio com vento e pano igual, em singradura semelhante de norte e sul, para se regularem as mais juntamente ponderando a distância que se poderá andar com agilidade semelhante, em cada hora, variando ou sendo igual o vento, como deitando da proa ao mar algum pedaço de pau e vindo para a ré computar prudentemente o que se andarà a respeito daquela distância por hora, como aponta o Tratado da Completa Navegação e o diz Dechalles.

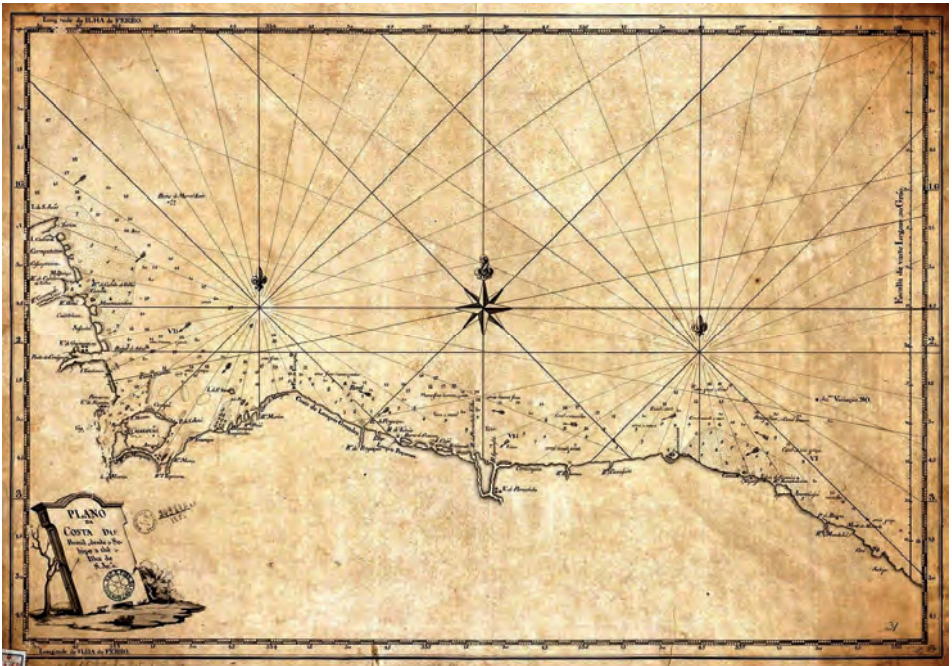
Os pilotos que são curiosos observam a evolução da nau por um renard ou rosa de rumos abertos em furos, por onde se marca em cada um as ampulhetas que o navio anda, sobre que formam uma regra composta para soltar o triângulo quando o navio o não descreveu, em algum rumo por singradura inteira com vento geral, o mesmo observam na tábua dos rumos, escrevendo com giz branco de quarto a quarto, a hora, rumo, distância, o vento, do que se ficará entendendo que o piloto não deve dormir, porque se o navio envia incessantemente ópera, sem descuido quem lhe observa, o curso deve velar.

E porque todo o epítome é agradável [fl. 404] por não ser fastidioso faremos o possível que o Jornal do Piloto tenha mais de epilogo do que de história e praticaremos os breves possíveis em latitude, longitude, ângulos e ventos como usam os franceses seguindo a maior brevidade, descrevendo os rumos dos ventos e os mesmos ventos com caracteres simples, sem sílabas,

pondo à margem os dias do mês em algarismo e da mesma sorte latitude, longitude, com a ordem dos mesmos breves para inteligência do que descreveremos uma rosa de agulha pelo estilo Francês.

[fl. 405] Toda a máquina da ciência náutica, cuja vastidão na teórica se representa quase incompreensível, se reduz na prática a cinco regras gerais, com três correções que se calculam por vários modos, como doua e curiosamente ensina a nossa arte de navegar, expondo-as por sua ordem principiando pelas de menos consideração para que possam servir de degraus para se chegar a versar as principais e sólidas, no que se deve exercitar o piloto para ser versado na sua arte, ainda que não pratique nos seus cálculos, se não melhor por mais certa e breve que é o que deve seguir, que de outra sorte pouco será o tempo para cartear a derrota, quando o necessita para fazer as suas observações e reger o navio em via.

O modo de calcular os triângulos que a nau cursando forma, aumentando ou diminuindo latitude/longitude, é por vários modos. O mais praticável e breve é pelo quarto de redução ou pela escala inglesa, que tem o mesmo uso ou seja cartearo plano ou pelo paralelo médio, a que



Plano da costa do Brasil desde o Sohipe até a ilha de S. João, [1750?], Fundação da Biblioteca Nacional [Brasil], Cartografia ARC.004,04,025.

O modo de calcular os triângulos que a nau cursando forma, aumentando ou diminuindo latitude/longitude, é por vários modos. O mais praticável e breve é pelo quarto de redução ou pela escala inglesa, que tem o mesmo uso ou seja cartearo plano ou pelo paralelo médio, a

que os vulgares chamam esférico, quando toda a navegação o é, pois o navio sempre gira ou pelos semicírculos ou por secções de círculo, que como navego pela superfície do mar que é esférica não pode descrever linha que o não seja.

[fl. 404]

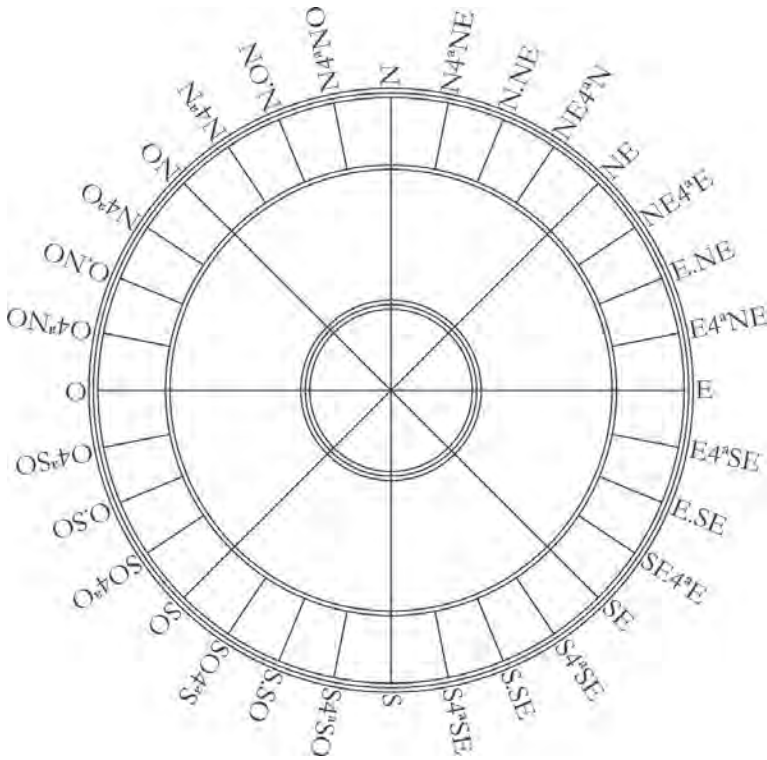


Figura da Rosa de Agulha, estilo francês, fl. 404]

O quarto de redução na brevidade leva a vantagem a todos os modos de calcular, porque ainda que a escala na certeza e semelhança não tenha diferença do quarto círculo, na prontidão e brevidade de soltar qualquer triângulo, é-lhe inferior, mas primorosa a sua operação, pois em qualquer pedaço de papel se pode calcular a singradura composta das maiores circunstâncias.

[fl. 404v em branco][fl. 405v] Não se duvida da primorosíssima exacção com que se calculam os triângulos por logaritmos e senos naturais como se prova dos subtilíssimos teoremas que pela trigonometria se resolvem, pois se opera por partes mínimas, precisando-se o que ainda não chega a ser inteiro, como as que não são alíquotas, mas o fabrico e vastidão de circunstâncias que envolvem o soltar os triângulos por aquele método, os faz não somente difusos, mas quase molestos a quem não pode sobre as águas, com obrigação de assistir ao governo do navio, ocupar-se na curiosidade de que depende o engenhoso e científico invento da trigonometria, razão por que na prática para calcular as singraduras, precede o uso do quarto de redu-

ção, por breve e fácil e prontíssimo, para se saber o valor do ângulo, diferença de latitude/longitude, distância andada e a redução das léguas de L/O pelo paralelo médio.

Não sirva de insinuação o que dizemos, a favor da escala e quarto de redução para desprezo dos logaritmos no exercício náutico que antes o que os versar será merecedor do grau de aplicado, podendo conseguir o acerto que por eles se colhe, além de dever todo o piloto frequentá-los muito para que não ignore as subtilezas da sua profissão e o dizer o contrário seria loucura em menos cabo de ciência tão primorosa e divertida.

Os navios em acção sempre se consideram principiarem-na do centro de uma rosa de rumos, formando os ângulos pelo curso que fazem entre qualquer dos quadrantes em que se divide essa rosa, que em via descrevem, de sorte que assim como a rosa-dos-ventos com [fl. 406] as suas partidas meias partidas e quartos, mostra o vento que reina, assim na superfície do mar a nau andando descreve uma rosa de rumos que se reparte em quatro lados, cujos ângulos são rectos por ser cada lado de noventa graus e a quarta parte de um círculo, ficando os rumos ou os ângulos oblíquos os que cursa entre médios, como v. g. andando entre o quadrante do norte e o do leste ou entre o do sul e do oeste ou entre os outros quadrantes, que qualquer caminho que faça é rumo ou ângulo por onde aumenta ou diminui a distância para mudar de latitude e longitude, cuja diferença é necessário saber como o navio a faz, indo a caminho.

Como a rosa dos rumos se reparte em quatro quadrantes, dois para o norte dois para o sul e em todos eles se aumenta ou diminui a latitude e longitude com diferença entre si, convém pois não ignorá-la para saber calcular a dos paralelos e meridianos, a que se permuda o navio, fazendo evolução.

Se o navio andou entre o quadrante de norte e este, aumentou a latitude e longitude; se andou para o quadrante entre norte e oeste, aumentou a latitude e diminuiu a longitude; se andou para o quadrante entre sul e este, diminuiu a latitude e aumentou a longitude; se fez caminho para o lado entre o sul e oeste diminuiu a latitude e a longitude, segundo o pólo em que se acha, isto é ao norte da linha ou ao sul, pelo contrário.

E por que o navio pode andar na singradura com variedade entre todos os quadrantes e com diferença por seguir maior distancias em uns do que em outros, quando não ande por igual em todos quatro do N. S. E. O. como aponta a arte, indo calculando o curso pelos ângulos que descreveu [fl. 406v] a nau em cada lado, a que porei na coluna a que pertencer para me sair liquidamente a latitude e longitude que me dará o quadrante, ângulo, distância, paralelo e meridiano.

Quando se calcular há-de ser atendendo sempre ao abatimento do navio, que poderá ser pela variação da agulha, por se não governar em cheio, havendo andado à orça com mar de levadia ou de vaga grossa, sendo o navio ronzeiro com ventos de salceiros o que não deu lugar ao velejar ou pelo contrário cujas reflexões devem preceder a toda a fantasia, para se arbitrar o ângulo ou distância andada ou ambas, quando calculo sem observação do sol.

Por quatro diferenças com que a nau cursa, se sabe a latitude e longitude em que o navio fica em cada singradura, a saber: a diferença de latitude, diferença de longitude, diferença de distância, diferença de ângulo, das quais sabidas duas, se sabem as outras soltando-se o triângulo com conhecimento do paralelo e meridiano em que fica o navio no fim da singradura.

Se tenho a diferença de latitude e rumo, busco a diferença de distância e longitude; se tenho a diferença do ângulo e distância busco a de latitude e longitude, segundo as regres gerais.

Regras gerais da navegação

Dado o ângulo e distância achar a latitude e longitude
 Dado o ângulo e latitude achar a distância e longitude
 Dada a distância e latitude achar o rumo e longitude
 Dado latitude e longitude achar rumo e distância
 Dado o ângulo e longitude achar a distância e latitude

[fl. 407] Por estas regras se resolve toda a navegação prática, cujos problemas se calculam por vários modos ou pelo valor dos ângulos ou pela tábua dos rumos, pelos senos naturais e logaritmos, pela escala, quarto de círculo e pelas partes meridionais, havendo ainda outros modos de cartear pelas tábuas loxodrómicas, que não são versadas ou como vulgarmente calculam as derrotas os pilotos de pouco estudo e aplicação, a que se chamam planos, por não usarem mais do que dos compassos e carta de graus iguais, havendo outros métodos que não tem prática, por não precisarem o valor dos ângulos envolvendo alguma diferença.

Os pilotos ou carteião esférico ou plano, o que não deve ser atendível pela diferença que faz e pouca precisão que tem nos problemas, o método do plano do que nascem os sensíveis erros que experimentam os que assim navegam, o que só pode ser nas vizinhanças da linha, sempre calculam por um de dois modos, as derrotas ou por ponto de fantasia ou por ponto de esquadria e quando aquele não sai certo com este emendam-se por uma de três correções, o que não é outra coisa mais do que ajustar a latitude e rumo ou rumo e distância da fantasia à latitude achada pela observação do sol, o que clarissimamente ensina a arte, nos modos de emendar o ponto de fantasia.

A diferença do esférico ao plano consiste em que se carteiio plano, não reduz as léguas de longitude andadas no paralelo em que fico, porque os faço iguais assim os graus de latitude como de longitude, porém se carteiio esférico, sempre reduz a léguas de leste oeste em graus de longitude pelo paralelo médio [fl. 407v] para igualar a distância da longitude à da latitude, assemelhando o globo onde descreve o navio os triângulos que forma nas digressões com que sulca os mares, descrevendo diferentes círculos como paralelos e meridianos, que se supõem iguais para se ajustarem ao distanciar que o navio medirá nas suas evoluções, como diz a arte no apêndice.

Solto o triângulo que fizer a nau em cada singradura, porei no meu jornal dia, latitude, longitude, curso, valor do ângulo, quadrante, paralelo médio e ventos. Se cruzar junto de terra porei dia, latitude, longitude, curso, ângulo, quadrante, paralelo médio, léguas ou distância de terra, ventos que reinaram como por exemplo: Mês N. D. 15. Lat: 35-25. Long: 8-45. C 35.

Ang: 23. 30. Q. NE. Dis: ou Leg: 45 49 V. O.NO. O.SO como também as diferenças de latitude e longitude, paralelo médio e o ponto de esquadria ou de fantasia.

Não parecerá impróprio referir aqui para insinuação do que dizemos uma derrota que fiz pela ordem deste jornal, que não sendo grande compreendeu circunstâncias não pequenas, porque além de ter sido no Inverno, tempo de salceiros e nublado, onde era preciso usar mais da fantasia do que do ponto da esquadria, foi feita na costa, com ventos de tormenta vários e contrários, os mares banzeiros e grossos, cruzando sempre, já velejado já sem pano, com bordos largos, já com outros curtos, repetidos e a miúdo sem medida nem vista de terra, que quando o dilatado da campanha a não fizesse dificultosa, sempre a variedade dela a faria difícil e molesta, para regular os movimentos de uma nau que em derrotas semelhantes mais gira do que cursa, não bastando o maior cuidado para lhe observar as evoluções, mas aplicados os meios segundo a arte, com reflexão cuidadosa, saiu o jornal com diferença à primeira vez que se avistou terra, mas tolerável por não ser grande, o que se emendou na segunda, que com felicidade a viemos buscar, com derrota medida o que se verá das que se oferecem.

[fl. 408] Deve o piloto todos os dias marcar o sol ao nascer e ao pôr-se, para dar a variação da agulha descontando o abatimento, para eleger o rumo, no que consiste o acerto da calculada derrota, cujas observações as deve fazer repetidas se for em viagem ou mudando de paralelo e meridiano, porque na mesma altura, tem a variação diferença.

Deve o piloto cuidar no primor do seu jornal, porque ele só basta para lhe tirar ou dar o crédito de piloto, pois se o não souber fazer menos cuidará em acertar uma derrota, por ser argumento quase indubitável, que quem não sabe o menos que deve saber também ignora o mais, ficando sem desculpa em ignorar o que deve sentir.

Capítulo LXXVIII - Dos termos ortográficos de pilotagem

Os termos ortográficos, cujas definições convém não ignorá-las para lhes saber aplicar a serventia, são os que adiante se expõem como mais gerais para inteligência da teórica e prática da arte de navegar.

Abatimento - Abatimento, se diz o que faz a nau para um dos lados do ângulo que descreve indo a caminho, principalmente à bolina que sempre é para sotavento, o que se desconta na variação quando é a favor do bordo.

[fl. 409]

Ângulo - Ângulo, se diz o que a nau forma com o meridiano quando anda de um paralelo para outro, mudando de meridiano, que é o mesmo que o rumo que a nau segue, oblíquo, entre algum dos lados, porque quando cursa por ângulos rectos como do norte para o sul, ou de leste para oeste, não tem que examinar o ângulo, ou rumo que faz, por não ter apartamento isto é por então o valor do ângulo ser conhecido pois é recto.

[fl. 408v]

Curso - Curso, se diz a distância a que se premuda o navio andando.

Derrota - Derrota, se diz a viagem que se faz de um porto a outro ou a digressão de um navio posto em acção regido segundo os preceitos náuticos.

[fl. 408]

Diferença - Diferença, se diz a permuta com aumento ou diminuição de paralelo a paralelo, de meridiano a meridiano, de ângulo a ângulo e da latitude a latitude, por se ficar sabendo a distância que a nau cursa.

[fl. 409]

Distância - Distância, se diz as léguas que a nau anda ou as que está afastada da terra.

Esférico - Esférico, se diz um corpo redondo ou figura circular ou que se compõem de linhas circulares e, porque os que navegam pelo paralelo médio reduzindo as distâncias de longitude imitam, cartearo o globo, lhe chamam os vulgares esféricos, em diferença dos plainos que não praticam reduções nas suas derrotas.

Lado - Lado, se diz a parte para onde a nau anda considerada na quarta parte da rosa dos rumos, como entre o N e E ou entre N e O, entre S e E ou entre S e O, por onde se fica sabendo se se aumenta ou diminui a latitude e longitude, é o mesmo quadrante.

Latitude - Latitude, se diz a altura ou apartamento da linha equinocial ou altura do pólo, não a distância que estou dele, senão a que tem do horizonte, porque tanto tem deste o pólo, quanto eu conto da linha.

[fl. 408]

Longitude - Longitude, se diz o apartamento de alguma terra medido para leste ou para oeste, entre dois meridianos, assim como a latitude se mede pelo meridiano da linha para o norte ou para o sul.

[fl. 408v]

Meridiano - Meridiano, se diz um círculo máximo que corre do norte e sul passando pelos pólos e tantos contará a norte quantas posições fizer multiplicando ou diminuindo longitudes, as quais se ficam sabendo em não ignorando o meridiano, porque conhecido este se sabe a longitude assim como por ele se mede a altura do pólo.

Paralelo - Paralelo, se diz círculo menor que circula o globo de leste oeste como a linha equinocial, razão porque se chama paralelo, por proceder semelhantemente, o qual conhecido se sabe a altura ou apartamento da linha, assim como por ele se conta distância de leste oeste.

[fl. 408v]

Plaino - Plaino, se diz o que é plaino, liso e chão, a cujo respeito se chamam plainos os que derroteam sem reduções, como se navegassem em plaino, sem mencionarem a superfície do mar que é esférica, como todo ele de que se compõem o globo terráqueo.

[fl. 409v]

Quadrante - Quadrante, se entende a quarta parte de um círculo e porque este se reparte em 360 graus tem o quadrante 90, no qual andando o navio se fica sabendo se aumenta ou diminui latitude e longitude e vem a ser a quarta parte da rosa-dos-ventos.

Rumo - Rumor, se diz o caminho que faz a nau, toma-se pelos rumos que mostra a agulha, porque em fazendo vento e seguindo-se o navio, faz o rumor ou o caminho

que o vento permite, razão porque se lhe chama rumo do vento à via que a nau segue.

Singradura - Singradura se diz a digressão que um navio faz no tempo de 24 horas, contando-as do meio-dia antecedente ao outro meio-dia do subsequente.

[fl. 408v]

Variação - Variação da agulha, se diz a variedade com que agulha mostra o pólo apontando umas vezes mais inclinada para o nordeste outras para o noroeste, de sorte que raras vezes aponta fixamente, o que é necessário atender para o abatimento do navio e dar-se o rumo com precisão.

[fl. 409]

[fl. 409v] **Capítulo LXXIX - Dos triângulos**

Os navios em andando sempre fazem triângulos, como se consideram em mudando de meridiano a meridiano de paralelo a paralelo, ficando servindo de lados o caminho da nau, o meridiano deixado e o paralelo novo a que se permuda, de sorte que o apartamento do meridiano, em que o navio estava para o meridiano em que se põe faz lado e vem ser a longitude, a diferença da latitude onde vem a ficar o navio, faz lado e ângulo com o lado da longitude, o caminho que faz a norte é lado que serve de hipotenusa ao triângulo descrito e por esta ordem se entendem os triângulos que a nau forma, navegando em qualquer dos quadrantes que geograficamente se consideram.

Todo o triângulo tem seis propriedades, a saber: três lados e três ângulos; o valor dos quais se sabe por via de números como o ensina a trigonometria, cuja doutrina tem especialíssima coligância com os teoremas náuticos para se soltar qualquer dos seus triângulos por senos e logaritmos.

[fl. 410] Triângulo rectilíneo - se diz aquele que se forma de linhas rectas.

Triângulo esférico - se diz por se formar de linhas curvas.

Triângulo rectângulo - se diz o que tem ângulo recto.

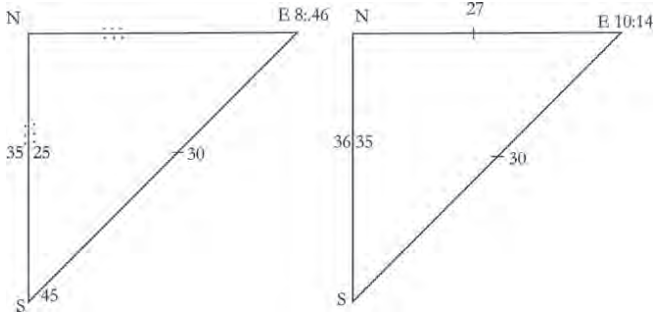
Triângulo obliquângulo - se diz o que não tem ângulo recto, como o que é obtusângulo ou acutângulo.

Problema da 1ª regra da navegação

[fl. 410v] Partiu um navio do N do paralelo 35:25 e do meridiano 8:46, fez o ângulo 45 e a distância de 30 léguas entre o quadrante NE. Pergunta-se a Lat. e Long. em que ficou e para onde andou.

Juízo da singradura

Formou o navio o triângulo no quadrante do N e E pelo que aumentou a Long. e Lat. por andar para o N e para leste: andou pelo quarto rumo, que ainda que à bolina amurado por bombordo, velejou franco ajudando a variação que noroesteia no paralelo de 35:25, 8:46 e o abatimento que fizesse seria os mesmos graus de variação e porque poderia andar cinco quartos em cada hora, fez o curso por fantasia de 30 léguas nesta singradura.



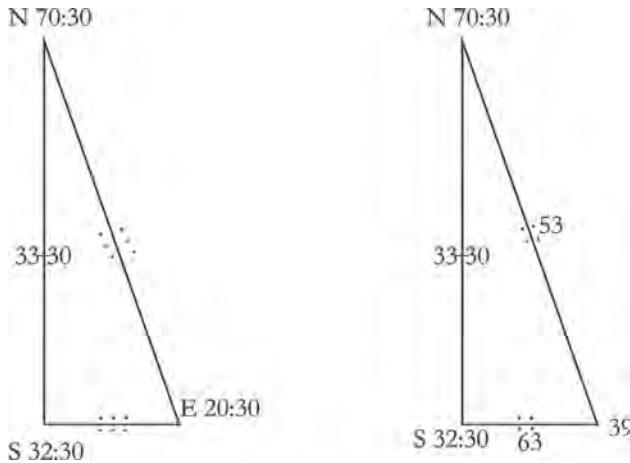
[Figura da 1ª regra de navegação, fl. 410v]

Resolução

Solto o triângulo ficou a nau na Lat. 36:35 Long. 10:14: diferença de paralelo 2:20, paralelo médio 36:00, diferença do meridiano 1:10, ângulo 45, curso 30, léguas, quadrante NE, ponto de fantasia V: NO, N.NO.

[fl. 410] **Problema da 2ª regra da navegação**

Partiu o navio de N, do paralelo 33:30 meridiano 20:30. Ficou na Lat. de 32:30, andou pelo ângulo de 70:30 entre o quadrante do S e E. Pergunta-se a diferença de Long. em que ficou, e as léguas que andou e para onde.



[Figura da 2ª regra de navegação, fl. 410]

Juízo da singradura

A nau descreveu o triângulo entre o quadrante de S e E, razão porque aumentou a Long. e diminuiu a Lat. por andar para E e para o S e ainda que governou ao sétimo rumo e a uma

larga, foi desvelejada, amurada por estibordo, com mares grossos, ventos de salceiros, a variação contra, pelo que fazia o caminho do sexto rumo por fantasia, diminuindo um grau como a observação do sol mostrou.

Resolução

Solto o triângulo ficou o navio na Lat. de 32:30, Long. 34:00 diferença de Lat. 2:0 N, diferença de Long. 3:30 paralelo médio 38:00 curso 53 léguas, ângulo 70.30, quadrante SE, ponto de esquadria, V: O, O.NO

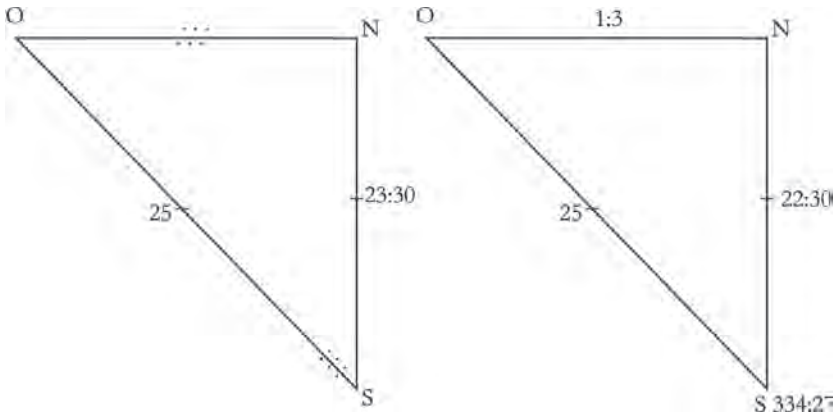
[fl. 410v] Problema da 3ª regra de navegação

Partiu o navio do S Lat. de 23:30, Long. 335:30, andou entre o quadrante do NO, fez a distância de 25 léguas e ficou na Lat. 22:30. Pergunta-se o ângulo que fez e a Long. em que ficou e para onde andou.

[fl. 411] Juízo da singradura

A nau fez o triângulo entre o quadrante do NO podendo aumentar a Lat., diminui-a por andar a S da linha, diminuiu a Long. por andar para o N e para o O, velejou à bolina amurada por estibordo com vários ventos, a nau ronqueira com a variação contrária, pelo que ainda que foi com todo o pano,

mar chão foi andar a nau 25 léguas, diminuir Long. e ficar na Lat. 22:30, por fantasia.



[Figura da 3ª regra de navegação, fl. 411]

Resolução

Solto o triângulo ficou a nau na Lat. 22:30, Long. 334:27, diferença de Lat. 1 grau, de Long. 1:3, paralelo médio 22:55, curso 25 léguas, ângulo 44.20, quadrante NO, ponto de esquadria V: N, N.NE, N.NO, N4°NE

[fl. 411v] Exemplo da 4ª regra da navegação

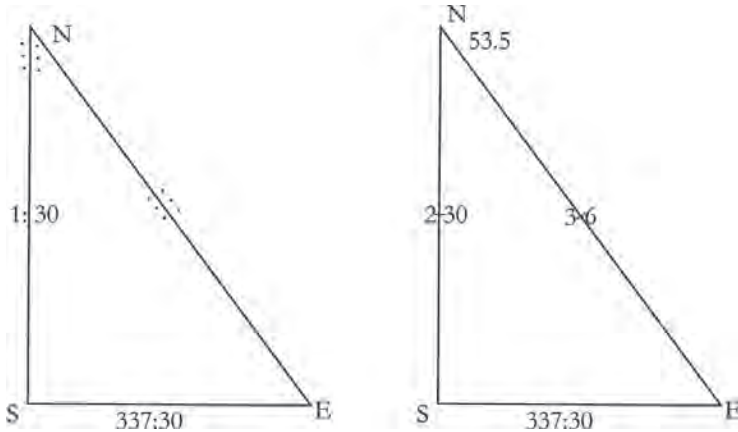
Partiu o navio do norte da Lat. 2 graus, Long. 335:30, andou entre o quadrante S e E, ficou na Lat. 2:30, Long. 337:30. Pergunta-se que ângulo fez, que léguas andou e para onde.

Juízo da singradura

A nau fez o triângulo entre o lado do SE diminuindo a Lat. e aumentando-a por passar ao sul da linha e aumentou a Long. por andar para o S e para E, velejou com variedade ora à bolina ora a uma larga por os ventos serem vários, com mar grosso o que obrigou fazer vários bordos, que calculados por uma regra composta, dando-se-lhe o abatimento segundo a variação e mais cir cunstâncias de a Long. acima como a Lat. da observação do sol.

Resolução

Solto o triângulo, ficou na Lat. 1:30 ao S da linha, Long. 337:30, paralelo médio 1:15 diferença de Lat. 1:50, diferença de Long. 2 graus, curso 36 léguas, ângulo 53,5, quadrante SE, ponto de esquadria V: V:



[Figura da 4ª regra de navegação, fl. 411v]

[fl. 411] Problema da 5ª regra da navegação

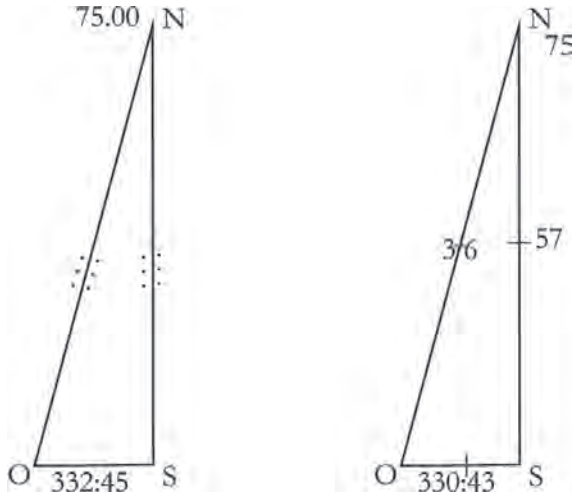
Partiu um navio do N da Lat. 1:30: Long. 332:45, andou pelo ângulo 75.00 até se pôr no meridiano de 330:45. Pergunta-se a Lat. em que ficou e distância que andou e para onde, havendo andado no quadrante SO.

Juízo da singradura

A nau formou o triângulo entre o quadrante do SO, diminuiu a Lat. e Long. porque andou ao S e para o O, velejou amurada por estibordo e à bolina com vento esgaço, variação [fl. 411v] contrária, mar cavado, desvelejada que ainda que aproava ao oitavo rumo fiz andá-la, por fantasia pelo sétimo rumo, por sotavento 36 léguas, dando-lhe de abatimento meia partida pelo nau rolar muito, sem observação de sol por

Resolução

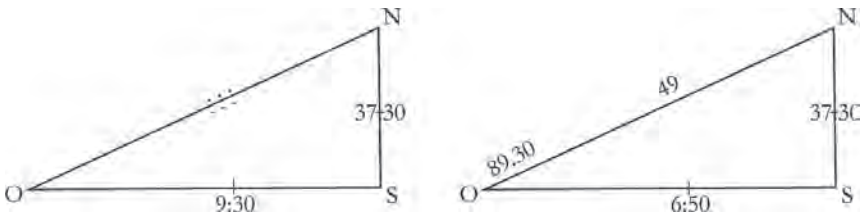
Solto o triângulo ficou a nau na Lat. 57 ao N da linha, Long. 330:43, diferença de Lat. 33, de Long. 2:1, paralelo médio 1:13, curso 36, ângulo 75.00, quadrante SO, ponto de fantasia, ventos O.NO, NO.4^aN



[Figura da 5^a regra de navegação, fl. 411]

Problema da singradura para leste

[fl. 412] Partiu o navio do N do meridiano 9:30 e seguiu o paralelo de 38 até ao meridiano 6:50 achou-se na Lat. 37:30. Pergunta-se a razão porque andando por um só paralelo diminuiu a altura e para onde fez o caminho e que distância.

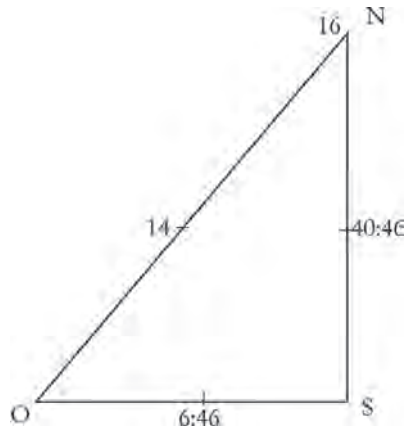


[Figura do problema da singradura para leste, fl. 412]

Juízo da singradura

A nau descreveu o triângulo entre o quadrante do S O, diminuiu a Long. por andar para o O e a Lat. por descaír do paralelo como mostrou a observação do sol, que ainda que o navio seguiu sempre o mesmo paralelo por ter vento à popa, que abria pela alheta de estibordo na

singradura, não guinou para o norte, variação contrária e águas, o que tudo fez andar a nau o rumo sétimo, suposto aproasse ao oitavo, além de não poder girar o navio em paralelo seguido, sem abatimento, vindo sempre a fazer outro caminho.



[Figura da regra composta da navegação, fl. 412v]

Resolução

Solto o triângulo ficou a nau no paralelo de 37:30, meridiano 6:50, diferença de paralelo 30 minutos, diferença de meridiano 2:40, curso 49 léguas, ângulo 89.30, lado SO, ponto de esquadria, ventos E.NE, E4°NE.

Problema da regra composta da navegação

Partiu o navio do norte da Lat. 40 graus, Long. 6:30, andou em vários quadrantes e com vários ventos, como no quadrante SE, 8 léguas pelo 6° rumo, no quadrante do NE, 4 léguas pelo 7° rumo, no do NO 6 léguas pelo 4° rumo e no lado do SO, 20 léguas pelo 3° rumo. Pergunta-se em que [fl. 412v] quadrante fez o maior triângulo, em que Lat. e Long. ficou o navio, o ângulo e distancia que fez.

N S E O

Para se conhecer Lat., Long., ângulo, juízo, distância, lado, diferença de paralelo e meridiano em que ficou a nau, deve calcular-se de per si a digressão de cada quadrante, como se tem feito nos exemplos atrás e a Lat. e Long., que sair se porá na coluna a que pertencer, para se tirar a menor da maior e se praticar a regra geral da Lat. e Long., cuja calculação se fará com as relações náuticas, como variação da agulha, mareação do pano, mar e qualidade do navio, para se dar o abatimento seguindo a mais prudente fantasia e advertida experiencia.

Resolução

O triângulo solto deu a Lat. 40:46, Long. : 6:46, paralelo médio 20, diferença de Lat. 46, diferença de Long. 16, curso 14 léguas, lado SO, ponto de fantasia, V: V:

Correcções náuticas

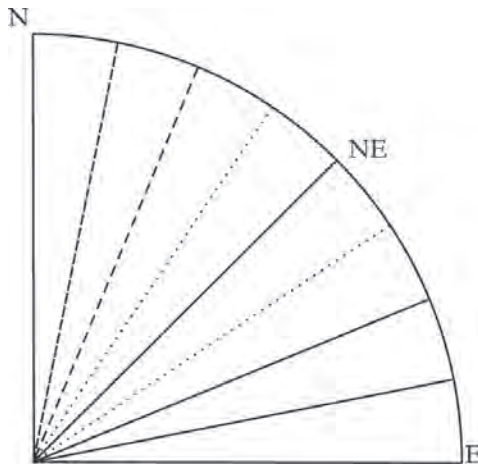
As correcções náuticas nenhuma outra coisa são mais do que emendar o ponto de fantasia, o que se faz pelas mesmas regras gerais da navegação, quando por observação do sol se conhece na singradura a diferença da fantasia.

[fl. 413] Se o navio por fantasia andando no meridiano para o norte ou para o sul ou pelos dois rumos vizinhos de cada lado do mesmo meridiano, um número de léguas e observando o sol conheço ter andado mais ou menos, emendo-me pela regra geral do ângulo e distância sem mudar de rumo pondo-me no paralelo que observei, isto é pôr-me mais ao norte ou ao sul, sem diferença do caminho, cuja correcção se faz só na altura que por fantasia teve diferença.

A primeira correcção se calcula pela regra geral de dado o rumo e distância, sem diferença, seguindo só a latitude observada, sem mudar de rumo.

Problema da 1ª regra da correcção náutica

Partiu o navio ao norte da Lat. 35:00 Long. 8:00, andou no meridiano por fantasia 1 grau, observando o sol achei-me no paralelo 33:00 e, como andei pelo meridiano, desprezo a fantasia e fico na Lat. observada.



[Figura da 1ª regra da correcção náutica, fl. 413]

Partiu o navio ao S do paralelo 12:00 Long. 6:00, andou pelo primeiro rumo no quadrante do NE por fantasia até se pôr em 14:00, ao observar do sol achei-me 15 graus, aí fiquei, desprezando a fantasia conservando o mesmo rumo e paralelo observado.

[fl. 413v] **Exemplo 3º**

Partiu o navio ao S da Lat. 28:00 Long. 3:00 andou por fantasia pelo 2º rumo para o quadrante do NO, fiz ficar a nau no paralelo de 27:00, observei o sol e achei-me em 25:00, onde fiquei desprezando a fantasia e seguindo a observação do sol sem mudar de rumo, advertindo o que se pratica no meridiano do norte se observa no meridiano do sul.

A operação de qualquer das correcções se pratica pelo quarto de redução ou escala, com facilma exacção e brevíssimo trabalhado e se soltam os seus triângulos como qualquer dos das outras preposições que ensina a arte e resolve.

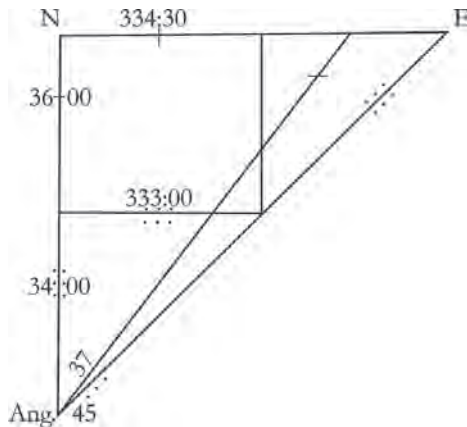
Resolução

Solto o triângulo, ficou a nau no paralelo por observação do sol de 35:00 Long. 2:29, paralelo médio 2:45 diferença de Lat. 3 graus, diferença de Long. 33 minutos, curso 54 léguas, ângulo 1:20, quadrante do NO, ponto de esquadria V:V:

Da 2ª correcção

A segunda correcção faz-se pela regra geral de dada a Lat. 8 e rumo, emendando se o rumo e Lat. da fantasia ou para o norte ou para o sul em qualquer dos quadrantes, por todos os rumos intermédios, seguindo a observação do sol, emendando o rumo da fantasia com os de esquadria.

Quando por fantasia ando pelos quartos rumos e seus vizinhos, que são os intermédios dos quadrantes, observando o sol me acho em mais ou menos alturas é precisa a correcção a que se chama emenda, a que se faz pela regra do ângulo e Lat., para emendar assim aquele como esta, seguindo a da observação e o rumo da *[fl. 414]* fantasia e tomando o meio para o ângulo andado para o norte ou para o sul, avizinhandose mais ou menos ao meridiano ou ao paralelo que forma o lado dessa singradura.



[Figura da 2ª regra da correcção náutica, fl. 414]

Problema da 2ª correcção

Partiu o navio ao norte do paralelo 34:00, 333:00 andou por fantasia no quadrante do NE 1 grau pelo 4º rumo ou pelos seus vizinhos e, observando o sol, achei ter andado dois graus. Pergunta-se como me hei-de emendar.

A figura nos lados dos pontinhos mostra o ponto de fantasia e, nos lados cortados, a correcção pela observação do sol, pelo que sei que andou a nau para o norte porque fez o caminho no quadrante de NE chegando o ângulo entre os pontos da fantasia e da esquadria, achado pela observação do sol, ficando emendado o ângulo e Lat. pela mesma regra de ângulo e Lat.

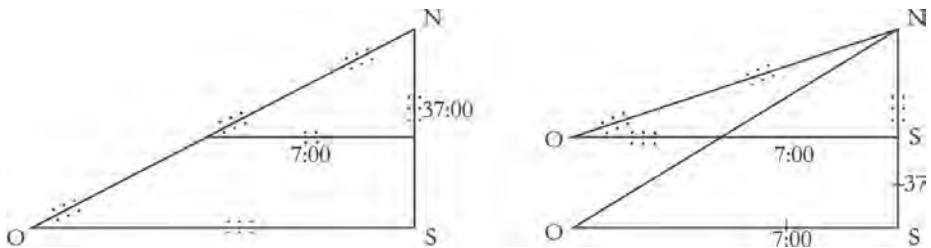
Resolução

Solto o triângulo, ficou a nau no paralelo 36:00 meridiano 334:30 paralelo médio 3:30 diferença de Lat. 2 graus, diferença de Long. 4:25, curso 45, ângulo 37, lado NE, ponto de esquadria, V: O. SO SO.

Problema da 3ª correcção

Quando por fantasia se navega pelos rumos de leste oeste ou pelos dois rumos vizinhos, observado o sol se acha mais altura do pólo faz-se a correcção [fl. 414v] do ponto de fantasia direito para o norte ou para o sul, seguindo a regra geral da Lat. e Long. sem crescer esta ainda que aquela se aumente.

Partiu o navio do norte do meridiano 93:35 paralelo 39:00 e fiz ficar a nau por fantasia na Lat. de 38:00 Long. 7:00 por andar no quadrante SO pelo 7º rumo, observando o sol fiquei em 37:00. Pergunta-se para onde me hei-de emendar e em que Long. hei-de ficar.



[Figura da 3ª regra da correcção náutica, fl. 414v]

Juízo

A figura 1ª, nos lados dos pontinhos, mostra o ponto de fantasia e a Long. em que vinha a ficar a nau se houvesse a emenda de ser pelo mesmo rumo mas, como a emenda deve ser da Long. dada para o norte ou para o sul como se mostra na figura 2ª nos lados cortados, seguindo a observação do sol e a regra da Lat. e Long. Emendando-se a Lat. e o rumo sem crescer a Long., que aliás haveria muitas léguas de diferença nas singraduras de L. E.

Resolução

Solto o triângulo ficou a nau no paralelo 37:00 meridiano 7:00, que era o mesmo da fantasia, mudando de ângulo sem aumentar a Long.

As correções não têm diferença nos quadrantes porque todos são semelhantes, como cada uma se faça nos próprios rumos que lhes pertença.

[fl. 415] Capítulo LXXX - Das reduções pela regra áurea**Para reduzir léguas portuguesas em minutos**

Se 18 léguas dão 60 minutos 9 léguas que minutos darão?

$$\begin{array}{r}
 0 \\
 20 \\
 \text{S. } 18 \quad 60 \quad 60 \quad 540 \quad \underline{30} \\
 \quad \quad \quad \underline{9} \quad 18 \\
 \quad \quad \quad 540 \quad 1
 \end{array}$$

$$\begin{array}{r}
 0 \\
 \text{S. } 3 \text{ léguas } 10 \text{ minutos } 9 \text{ léguas} - \quad 90 \quad \underline{30} \\
 \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad 33
 \end{array}$$

Para reduzir minutos a léguas

Se 60 minutos dão 18 léguas, 30 minutos que léguas darão?

$$\begin{array}{r}
 18 \quad 00 \\
 \text{S. } 60 \quad 18 \quad \underline{30} \quad -- \quad 540 \quad \underline{6} \\
 \quad \quad \quad 540 \quad \quad \quad 60
 \end{array}$$

Para reduzir léguas em minutos – franceses

Se 20 léguas dão 60, 10 léguas que darão?

$$\begin{array}{r}
 0 \\
 \text{S. } 20 \quad 60 \quad 20 \quad --- \quad 600 \quad \underline{30} \\
 \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad 200 \\
 \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad 2
 \end{array}$$

Para reduzir minutos em léguas francesas

Se 60 minutos são 20 léguas, 30 minutos que léguas darão?

$$\begin{array}{r}
 0 \\
 \text{S. } 60 \quad 20 \quad 30 \quad 600 \quad \underline{10} \\
 \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad 600 \\
 \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad 6
 \end{array}$$

Para reduzir léguas holandesas em minutos

Se 15 dão 60 minutos, 12 léguas que minutos darão?

$$\begin{array}{r}
 0 \\
 60 \quad 34 \\
 \text{S. 15} \quad 60 \quad \frac{12}{720} \quad 720 \quad \underline{48} \\
 \quad \quad \quad 155 \\
 \quad \quad \quad 1
 \end{array}$$

Para reduzir minutos em léguas holandesas

Se 60 minutos dão 15 léguas holandesas, 48 minutos que léguas dão?

$$\begin{array}{r}
 15 \\
 \text{S. 60} \quad 15 \quad \frac{48}{120} \quad 720 \quad \underline{12} \\
 \quad \quad \quad 60 \\
 \quad \quad \quad 6
 \end{array}$$

[fl. 415v] Para reduzir léguas holandesas em portuguesas

Se 25 léguas holandesas dão 18 portuguesas 7.30 holandesas, quantas darão portuguesas?

$$\begin{array}{r}
 18 \\
 \text{S. 25} \quad 18 \quad \frac{7\text{-}1/2}{126} \quad \cancel{7} \\
 \quad \quad \quad 1 \quad \quad 126 \quad \underline{8.30.4} \\
 \quad \quad \quad 1.5
 \end{array}$$

Para reduzir léguas portuguesas em léguas francesas

Se 18 léguas portuguesas dão 20 francesas 9 portuguesas, quantas darão francesas?

$$\begin{array}{r}
 20 \\
 \text{S. 18} \quad 20 \quad \frac{9}{180} \quad \text{---} \quad 180 \quad \underline{10} \\
 \quad \quad \quad 18 \\
 \quad \quad \quad 1
 \end{array}$$

Para reduzir léguas francesas em léguas portuguesas

Se 20 léguas francesas dão 18 portuguesas 10 francesas, quantas darão portuguesas?

$$\begin{array}{r}
 18 \quad 00 \\
 \text{S. 20} \quad 18 \quad \frac{10}{180} \quad \text{--} \quad 180 \quad \underline{10} \\
 \quad \quad \quad 20
 \end{array}$$

Para reduzir léguas portuguesas em léguas holandesas

Se 18 léguas portuguesas dão 15 holandesas 9 portuguesas, quantas darão holandesas?

$$\begin{array}{r}
 15 \quad 69 \\
 \text{S. 18} \quad 15 \quad \frac{9}{135} \quad \text{---} \quad 135 \quad \underline{7.5} \\
 \quad \quad \quad 18
 \end{array}$$

Para reduzir léguas holandesas em léguas francesas

Se 15 léguas holandesas dão 20 francesas, 12 holandesas quantas darão francesas?

		3	
	20	19	
S. 15	20	<u>12</u>	240 <u>16</u>
	240	155	
		1	

[fl. 416] Capítulo LXXXI - Da prática da barquinha

Para se usar da barquinha é necessário aparelhá-la com os seus pertences. Consta ela de um pedaço de tábua, de comprido de um palmo, na figura da barca com forma de quilha, chumbada para lhe fazer lastro, na proa se lhe faz um furo por onde se amarra a um cordel como uma linha de pescar, nesta mesma linha, tendo à barquinha distância de dois palmos, nasce outro cordel de igual comprimento em cujo chicote pende uma escarvelha pequena, que se mete em um furo que tem a barquinha à popa, o que só serve para cair no mar, direita, quando se deita para a observação do curso do navio. O cordel ou linha há-de ser comprido e ter bastantes braças ou toesas em que há-de estar todo repartido, há-de andar enlaçado em um carretel ligeiro e polido que se mova em um eixo de duas mãos.

Para se deitar a barquinha ao mar pegará uma pessoa no carretel, tendo-o deitado de sorte que possa andar e, depois de estar a barquinha na água, dando-se-lhe filame para que possa começar a andar fora do ressolho da água da esteira da nau e, a esse tempo, se virará a ampuhlheta que deve ser de meio minuto, conquanto moer correrá o carretel marcando-se o filame que tiver andado e por ele se verão as toesas que tiver cursado o navio e por elas se medirá o curso horário que houver andado a nau.

De sorte que se tiver andado no tempo de meio minuto seis toesas da linha, tem andado o navio um quarto de légua por hora e segundo esta ordem, se andar [fl. 416v] vinte e quatro toesas faz uma légua por hora, se quarenta e oito, duas léguas por hora, contado de completa navegação.

Resta só darmos a notícia da medida das toesas, que estão são de seis pés régios e cada pé régio de doze polegadas e cada polegada de doze grãos de cevada, postos em linha, juntos pela grossura.

[fl. 534] A medida da barquinha se dá $23 \frac{1}{3}$ escalas da milha de meio minuto. Também se dão 70 palmos craveiros por cada milha contada por cada meio minuto.

[fl. 533] Barquinha segundo Dechalles

Há-de haver uma ampuhlheta de meio minuto, um carretel que ande em torno de um eixo ao qual está enrolado um cordel delgado, com bastante comprimento e repartido em nós de sete em sete toesas e em um dos chicotes se lhe amarra um pedaço de pau do tamanho de um pé, em forma de barquinha guarnecida de chumbo pela quilha para pesar. Para se fazer a

observação se deita ao mar da popa do navio e depois de terem corrido alguns nós do cordel como dez ou vinte se vira a ampulheta e dando lugar ao carretel para que vire livre o comprimento que correr do ultimo nó até ao em que acabar a ampulheta, conta-se o numero de nós e por ele as milhas de distância que andou o navio em cada hora. Adverte o mesmo Dechalles que será melhor para escolher melhor método dividir o cordel de oito em oito passos de terra, como os de Bolonha, que são $8 \frac{1}{2}$, que fazem cento e vinte partes de uma milha e a razão é evidente, se o navio faz em meio minuto oito passos e meio ele mesmo fará cento e vinte vezes mais em uma hora.



Barquinha, Museu da Marinha, Lisboa.

[fl. 416v] **Capítulo LXXXII - Advertências que o piloto deve observar**

Os navios à bolina andam por seis quartas, em diferença das embarcações de vela latina que andam por cinco e algumas há que por menos, mas não são as que navegam por rumo e altura.

Anda o navio à bolina por seis quartas, isto é que sendo o vento norte, indo o navio amurado por bombordo à proa a E.NE, 6° rumo, que são seis quartas contadas do rumo onde põe o navio a proa para o rumo de donde vem o vento e por esta ordem se contam as quartas do vento à proa do navio, sabendo-se porque bordo vai amurado o pano e assim também pela amura se conhece o quadrante, conhecido o vento, como também mudando de bordo onde há-de por a proa, ainda que o navio tenha abatimento, pois à bolina sempre deriva a nau para sotavento, o que deve ponderar o piloto descontando a variação se encontrar o abatimento.

Se o vento é norte e o navio cursa no quadrante do nordeste põe a proa a E.NE e leva a amura por bombordo, se vira de bordo põe a proa a O.NO e leva a amura por estibordo, faz o caminho no quadrante de NO. bolinando por seis quartas em cada bordo, mas com abatimento e esse com diferença, porque a variação no quadrante de NE com a amura por bombordo

[fl. 417] é a favor da derivação e no lado do NO, com a amura por estibordo, ajuda o abatimento, isto se entende onde a agulha norosteia ou pelo contrário.

Se o vento é O e o navio anda no quadrante do NO, põe a proa ao N.NO, com a amura por bombordo e, se virar de bordo indo à bolina, cursa no quadrante do SE pondo a proa a S.SO com a amura por estibordo, tendo a variação no quadrante do NO, a favor do abatimento e no quadrante do SO, contra o abatimento, porque o faz maior na altura da nossa costa, o que entendido nestes quadrantes e rumos se fica conhecendo a prática dos mais.

Como se há-de acomodar o piloto com os ventos?

O piloto quando navega para altura onde de ordinário reinam ventos gerais opostos a alguma terra que haja de montar, fará a derrota buscando sempre o barlavento, para que o tenha a terra que há-de montar ou para onde vai e, se não navega para parte de gerais, deve fazer as singraduras segundo o vento que tiver, fazendo o bordo que se aproximar mais ao mais breve caminho da sua derrota, sem perder instante de velejar a caminho para consumir a viagem com a maior brevidade que possa, porque a felicidade do que navega está em vir a salvamento sem se demorar muito na derrota e se vai buscar terra com vento pela bolina deve chegar-se a ela, de sorte que sempre que curse em algum paralelo ou vá buscar ou montar terra com vento pela bolina, deve andar para barlavento, opondo-se ao vento, de maneira que lhe fique altura ou terra que quiser conservar a seu sotavento, para poder arribar sobre ela quando queira ir buscá-la.

[fl. 417v] Quando o piloto vai buscar a terra e lhe salta o vento à travessia com trovoadas, deve logo pôr no mar, fazendo força de vela por se desviar de terra, porém se for brando e igual sem receio pode tentar a terra ou quando por estar a barlavento e com ela, que não possa apartar-se e o vento não dê lugar por ser de tormenta, em tal caso deve obedecer à necessidade, cometendo a barra ou valer-se de m??? da amarra quando não esteja em distância de pôr a capa, o que é melhor por não terem assim perigo os navios. Porém se o navio é possante raríssimo será o vento que não dê lugar forcejando de pôr no mar, não sendo dentro em alguma baía, o que é mais seguro ainda que falte algum pau, do que ir para terra que ou por nublado ou por faltarem as amarras ou por algum descuido a que ainda o maior cuidado está sujeito, naufraga a nau sem a poder livrar a experiência mais destra.

Com ventos de salseiros, navegando no norte, não se deve ir para a terra porque sempre são em tempo nublado e quase com trovoadas que obrigam a dar resguardo a terra por senão ver, que em tais casos se deve fugir dela.

Como se governará com névoa?

Quando faz névoa sempre é com pouco vento sendo fora de terra, porque sendo na vizinhança dela pode-a haver ainda que haja vento, pelos vapores serem aí mais densos deve-se governar então sem mudar de maréação, fazendo sinais de sinos, tambores, mosquetearia e artilharia, sendo de dia, que de noite rarissimamente sucede por estarem já extintos, sendo porém a névoa [fl. 418] junto de terra deve-se desvelejar e ir com a sondareza na mão, porque mil vezes tem sucedido abalroar-se com a terra sem se esperar. O melhor é por a capa ou virar

no mar se a distância de terra é pouca, os sinais se entendendo quando se anda incorporado em frota.

Como se governará junto de terra?

Sem se ver terra e no receio de a investir quando o piloto se faz com ela por se lhe ter acabado o ponto e vigiando-se o horizonte se não avistar, o que há-de ser com cautela e moderação por não perder o crédito, porque como opera entre ignorantes se conhecerem que se engana não o estimará, pois ignoram que o enganar-se não deslustra nem prova menos ciência no piloto, governará pois de noite com pouco pano que se o horizonte ao pôr-do-sol estava claro, poderá velejar sem receio sete oito léguas até dez, que é o se dá a uma vista do tope do navio com pouca diferença, mas se as noites forem de Inverno pela meia noite porá à capa e o mesmo fará em qualquer outra e antes de amanhecer fará força de vela insensivelmente, o que se entende indo só, porque se velejar em frota, sendo cabo, deve dar todo o resguardo a terra por não empenhar os navios que se vejam de noite a abarbados com ela e assim fará sinais dos movimentos que fizer para a conservação da frota, mas o melhor é andar a vela.

Todo o piloto deve fazer-se primeiro com a terra do que a nau dê com ela, pelo que não se peje de cautelar-se em demandá-la e sempre antes que o ponto se lhe acabe, deve velejar de noite com moderação e vigia, o que se faz com suavidade havendo luar claro e horizontes limpos tendo [fl. 418v] advertido o piloto na cautela e boa vigia, assim de noite como de dia, salva os enganos desmentindo os seus erros e provando que sabe calcular a sua derrota com acero e precisão.

Como se deve sondar?

A sonda de duas maneiras se faz, a primeira e a que só é verdadeira deve-se pôr à capa e do portaló ou das mesas de guarnição deitar-se o plumo e colher a sondareza pelo primeiro ovém da ré, por um moitão de retorno para se alar com doçura e sem trabalho e a sonda que assim se fizer será verdadeira e certa; a segunda menos certa e mais trabalhosa é a que se faz à vela, porque como o navio vai seguido não se pode bem precisar a sonda e já é em pouca água sucede haver engano, o que já vi acontecer e na mesma companhia, entendendo-se que se molhava em tantas braças deu-se fundo em menos achando-nos ao depois quase encalhados, mas para sondar pois assim por não demorar como por não descair para sotavento e não se poder ao depois montar o que se pretende, manda-se pôr os melhores marinheiros por fora da nau, da proa até às mesas da guarnição da enxárcia grande e ao primeiro ovém da ré, onde está um moitão de retorno, se colhe a sondareza pelo chicote solto. O plumo deita-se da proa, para o que os marinheiros que estão por fora colhem em aduchas a sondareza e em largando-se o plumo faz cada um o mesmo à sua aduxa, por sua vez e a última marca a sondareza tanto que pluma, ao que assistirá o piloto para ver as braças e como se colhem e se faz e sonda, com repetição precisa e a tempo no que deve haver cuidado.

[fl. 419] As sondas devem fazer o piloto junto de terra, nos pracéis e baixos que quiser montar e juntamente quando quiser dar fundo que não tiver marcas conhecidas ou na que não for muito prático, usando especial e cuidadosamente da sonda nas vizinhanças de terra, para evitar o fácil risco de encalhar.

[fl. 533] Como se navega com a sonda na mão?

Quando se navega com a sonda na mão é nas paragens de estreitos com baixos, sabendo-se por roteiro ou carta as braças de água sobre que se há-de correr o que de ordinário se faz de dia e só de necessidade de noite, indo velejando põe-se um homem na mesa de guarnição da abotocadura grande com a sonda na mão, da parte de barlavento, com ela marcada em braças e meias braças e colhe em aducha na mão esquerda e com a direita faz perpendicular com o plumo no comprimento que vai a água e vibra até tomar força que de tiro chegue quase a outra abotocadura de proa, larga-o e, indo correndo a nau, vem a plumar a pique ou perpendicular com ele sondador, que fica vendo as braças sobre que vai, o que diz logo alto para que o piloto ouça e governe o leme, logo repete o mesmo e em acto continuado vai andando

[fl. 419] Que bordo deve tomar o piloto sendo contrário o vento?

O piloto tendo o vento contrário e sendo-lhe necessário bordejar como conservando a altura ou entre canais, pretendendo seguir a vante deve fazer os bordos iguais porque, sem dúvida, aumentará alguma coisa senão tiver a água contrária.

Se o vento for escasso fará os bordos maiores os que forem de aumento, porque se os fizer iguais, sem ajuda da água, o que aumentar em um perderá no outro, de sorte que para bordejar é melhor com vento bem contrário do que com vento escasso, fazendo os bordos compridos os que forem largos e curtos os que forem escassos.

Se o piloto for em viagem e o vento for contrário, deve seguir o bordo que mais o aproxima para onde for porque, como os ventos não são gerais, o que convém é avizinhar a parte para onde se caminha porque dessa haverá vento de servir, para consumir a derrota.

[fl. 419^v] Não faça dúvida a quem navega, indo em companhia de outros navios, que estando sotaventados alguns deles, em escasseando o vento aos de barlavento fiquem com este os de sotavento porque em escasseando o vento muda-se de sitio e semelhantemente os navios vindo a ficar com a vantagem os que a não tinham.

Junto de terra não é melhor por à capa do que bordejar, porque o estar à capa rola e descai para sotavento e o bordejar conserva e aumenta a distância de terra, do que convém sempre fugir, porque o que melhor dela se desvia é o que mais bizarro anda.

Quando o vento é de servir e muito rijo, veleja-se com traquete, cevadeira e velacho no soco, para arribar o navio a caminho sem que lue o pano, nem que atravesse.

O navio para não arribar se metido por igual arriba, quer-se metido de proa e pelo contrário se metido por igual não arriba, quer-se sobre popa.

O navio que não sofre a vela por não puder aguentar ou joga com demasia, se bem que todos jogam deva-se-lhe tirar parte da guinda e encher a alcaixa e trazê-lo sempre metido, bem alastrado.

O navio que alastrado em sua conta não griva, antes rola, deve-se deitar sobre sano, que de ordinário ou por falta de quilha ou de delgados se arribam os navios.

Nas alas e largas primeiro de que se boline o pano da ré se deve fazer ala e larga à proa, para se descarregar o pano a tempo e poder pôr-se a nau a caminho, no que muitos se descuidam perdendo tempo [fl. 420] e desengraçando a manobra, pela demorarem, quando de ordinário os movimentos rápidos são mais convenientes e vistosos.

Quando o vento é muito rijo não convém dar por davante porque luvará o pano, no risco de faltarem os mastros, além de que como a nau anda desvelejada nesse caso não pode dar por davante, é melhor virarem roda porque não forceja a nau e faz-se com suavidade a manobra.

Quando o vento é muito rijo, logo há grande mar, porque aquele é o que o causa, não convém dar por davante como fica dito e de necessidade se deve arribar em roda, mas não havendo semelhantes circunstancias nunca ao virar se deixe o bordo de dar por davante por arribar em roda, porque esse faz descair a nau com grande diferença do que o outro que quase a conserva na mesma água ou vai á vante, o que é necessário praticar, quando se bordeja.

[Nota à margem] Fig: [Não existe]

[fl. 420v a 421v em branco]

[fl. 422] **Tratado Undécimo**

**Da guarnição dos postos,
safas safas e manejo da artilharia**

Capítulo I - Da repartição dos postos

Como seja certo que as primeiras circunstâncias que os combatentes, assim em campanha como a bordo dos navios, devam atender seja o saber combater e a parte onde o hão-de fazer para empenhar as forças e agitar o ânimo, para que o inimigo lhes não leve vantagem na ordem da peleja, destreza e animosidade e menos na cautela e prevenção necessária, o que se adquire com repetidos ensaios e multiplicados exercícios, poremos logo, pois, a gente a seus postos e far-lhe-emos algum exercício de artilharia e cartuchos, para que na ocasião com o maior vigor desempenhem os avisos que agora se lhes fazem, tendo por máxima que o meio fundamental da defesa consiste na boa ordem da peleja, sabem cada um onde há-de empenhar no combate a sua obrigação para todos em união concorram para o mesmo fim.

Toda a armada ou navio de guerra, antes que saia do porto, deve ser com Regimento dos Sinais ou da Batalha, postos repartidos e cartuchame feito e o mesmo se entende comboiando frotas, fazendo logo e, continuamente, exercícios de artilharia para na ocasião haver desembaraço e desenvoltura nas operações, no que se assegura o bom sossego, pois na guerra melhor obra o que mais ágil combate.

[fl. 422v] **Mapa geral dos postos que se hão-de guarnecer no combate na nau N. de que é general N. navio nesta presente campanha**

Bateria de baixo

Capitão-tenente mais antigo

Capitães de infantaria

Tenentes de infantaria

Tenentes de infantaria

A cada peça catorze homens, artilheiros, marinheiros e soldados

Bateria do convés baixo

Capitão-tenente mais moderno

Capitães de infantaria
 Tenentes de infantaria
 Tenentes de infantaria
 A cada peça nove homens, artilheiros,
 marinheiros e soldados

Tolda

Cabos da tolda
 Tenentes de infantaria
 A cada peça cinco homens, artilheiros,
 marinheiros e soldados

Proa

Cabos da proa
 Soldados particulares
 A cada peça cinco homens, artilheiros,
 marinheiros e soldados

Castelo da popa

Cabos do castelo da popa
 Soldados particulares
 A cada peça dois homens artilheiros

Gáveas

Gávea grande
 Seis granadeiros
 Dois gajeiros
 Gávea da popa
 Seis granadeiros
 Dois gajeiros

Taifa de proa

Uma companhia [fl. 423] de granadeiros mais antigos com os seus oficiais

Taifa de popa

Uma companhia de granadeiros mais modernos com os seus oficiais

Paiol da pólvora

Dentro do paiol
 Um tenente de infantaria
 Meirinho
 Fiel de meirinho
 2 tanoeiros
 Quatro soldados

No corredor do paiol
 Para dar cartuchos
 Um sargento de infantaria
 Quatro cabos de esquadra
 Seis pajens
 O escrivão da nau

Para dar cartuchos na coberta de baixo

Coberta de baixo
 Dois sargentos
 Quatro cabos de esquadra
 Quatro soldados
 Seis pajens
 No convés
 Dois sargentos
 Quatro cabos de esquadra
 Seis pajens

No corredor do paiol para dar cartuchos

Um sargento de infantaria
 Quatro cabos de esquadra
 Seis pagens
 O escrivão da nau

No convés

Dois sargentos
 Quatro cabos de esquadra
 Quatro soldados
 Seis pagens

Ao escotilhão da coberta grande

Da parte de baixo
 Dois sargentos

Da parte de cima

Dois alferes reformados

Na tolda

Um sargento
 Quatro cabos de esquadra
 Seis pajens

No castelo da popa

Dois cabos de esquadra

Quatro pajens

No castelo da proa

Dois cabos de esquadra

Capitão do fogo

Um tenente de infantaria

O guardião

Oito grumetes

Cabo de retirar feridos

Um alferes

Seis grumetes

Cabo dos escotilhões [fl. 423v]**Escotilha grande**

Um alferes

Dispenseiro

Fiéis

Capelães

Cirurgiões

Carpinteiros

Calafates

Escotilha de ré no convés

Um soldado particular

Escotilhão da proa no convés

Cabo da cana do leme

Um alferes

Dois marinheiros

Escotilhão das amarras

Um soldado particular

Um carpinteiro

Um calafate

Cabo da cana do leme

Um alferes

Dois marinheiros

Cabo das bombas

Um tenente

Calafate

Seis grumetes

Os cozinheiros

Cabo para tomar balázios

Um tenente

A mestrança

Cabo da lancha

Um soldado particular

O patrão com a sua gente

O primeiro piloto no tombadilho

O terceiro piloto à cadeira

Cabo do escaler

Um soldado particular

O patrão e sua gente

O segundo piloto à proa

O sota piloto à cana do leme

Mareação da ré

O mestre com um cabo e vinte marinheiros

O paioleiro [fl. 424]

Mareação da proa

O contramestre com um cabo dos marinheiros e trinta marinheiros

As bandeiras

Os tambores e abuazes ao pau da bandeira

Às ordens os sargentos-mores de infantaria, ajudantes e sargento-de-mar-e-guerra

Coronéis nas baterias e taifas

Tenentes-coronéis da artilharia nas baterias

Capitães-de-mar-e-guerra aos portalós

O general, na tolda

Estes mapas se costumam fazer em pauta geral pondo nome por nome de toda a guarnição para que cada um saiba o seu posto, a qual pauta se põe em parte pública e para maior clareza se afixam escritos nas portinholas de cada peça com os nomes dos que as guarnecem.

[Nota à margem] Tem Figura da força. [Não existe]

Nota: *A pauta geral e os escritos têm seus inconvenientes, porque a pauta vem a ficar tão dilatada e extensa tira a curiosidade de se ler e muito menos a pode ter quem o não souber, como de ordinário não sabe ler o vulgo da guarnição dos navios e assim a maior parte dela não cuida em examinar tal; o mesmo sucede com os escritos, além de o se não conservam porque ou se molham, rompem se sujam ou os tiram e vêm a não servirem de nada mais, me parecem estes mapas e escritos antiqualbas do que [fl. 424v] regularidade militar.*

O que muitos praticam é porem em mapa público os cabos nomeados nos postos que na ocasião hão-de guarnecer, dando a cada um dos que governam as baterias uma lista da sua guarnição e fazendo numa minuta de toda ela, repartida pelos postos pela qual se lhe passa mostra, o que feito por algumas vezes fica a gente com o ensaio necessário para saber onde há-de acudir e sem confusão [e] os cabos no conhecimento da sua gente que hão-de mandar.

Esta ordem dos postos é invariável ainda que a campanha seja dilatada por ficar isenta de ser necessário repartir-se depois de feita, pois se conserva em memória a sua praxe, evitando-se o embaraço que causa o descuido e negligência dos que cuidam mais na boca do que na honra.

Capítulo II - Da honra da antiguidade dos postos em acção

Assim como o maior prémio é dividido ao maior serviço, assim a guerra escolheu por maior honra o lugar mais arriscado pois era razão servir de crédito o que podia dar o maior nome, porque a glória mais certa só está no maior perigo, ao que atendendo à politica militar segundo o carácter e emprego de cada um assim se lhe nomeia o posto para a ocasião, preferindo [fl. 425] sempre o maior ou mais antigo ao mais moderno para que cada um possa lograr a sua regalia.

A preferência que têm os postos a bordo dos navios se vê e conhece pelo mapa que para exemplo apontamos, porque os que vão nomeados na primeira coluna da mão esquerda são os postos que ocupam os oficiais mais antigos ou de maior emprego sem que seja necessário fazer maior distinção porque aquela ordem se podem nomear indiferentemente quaisquer oficiais que hajam de guarnecer o navio, dando-lhe o posto de maior regalia respectivo ao seu emprego.

O mapa está abreviado mas regular, segundo o que é necessário para a prática, sem exceder o estilo militar nem faltar ao que pode ser uso na ocasião, por ser feito com experiência e reflexão extraída da praxe

Suposto pela ordem que levamos poderíamos tocar aqui o Regimento dos Sinais porque assim como para boa ordem e regimen é necessário que todos em geral e cada um em particular, dos que armam o navio, não ignore na ocasião seu posto para poder operar, assim é preciso que os navios saibam no combate o lugar a hão-de ocupar na linha e assim bem que conheçam no porto ou em viagem os sinais que fizer o cabo, para os seguirem e se poderem todos regular e reger com concórdância, sem confusão mas, adiante o diremos [fl. 425v] com mais propriedade.

Ainda que França a quem todos queremos imitar, o que só deve ser, imprimisse o seu Regimento de Sinais como já dissemos, com o qual se possa governar não só uma armada, mas milhares, é tão teórico e difere que sendo ele só capaz de ensinar a todos, fica exposto a padecer alguma confusão, na prática, por onde não possa ser bem seguido, pela sua vastidão lhe encobrir a sua clareza, quando a guerra quer só esta nas suas ordens pelos termos mais breves, o que observavam tanto os lacedemónios que ainda os seus estudos não continuavam mais que até saberem o que bastasse para a ocasião, abarcando só o sucinto por conveniente e vituperando a difusidade e vastidão por supérflua. Não posso eu dizer que no Regimento dos Sinais de França se encontram superfluidades, mas digo que a copia de circunstâncias com que ele se adorna, o faz imperceptível a quem o haja de praticar sem estudo, ao que poucas vezes se dão os soldados.

Dele se pode tirar um transunto em epílogo, que sem faltar o necessário nem exceder o supérfluo, se faça um Regimento de Sinais e Ordem de Batalha, por termos tão breves, que se possa comandar a maior Armada, sem a menor falta, o que hoje geralmente todos seguem, regendo-se por dietas brevíssimas para evitar toda a confusão e embaraço que do contrário se segue, tendo por máxima que para mandar, a maior notícia e para operar, a maior brevidade.

[fl. 426] **Capítulo III - Como se safá o navio**

A gente deve andar tão pronta e destra em guarnecer os seus postos que ao mínimo toque de caixa ou voz dos seus oficiais, há-de ir cada um guarnecer o em que estiver nomeado sem dilação alguma, que o contrário parece não cuidar em defender o posto quem é omisso em o ocupar

E porque os safas safas não padeçam demora quando seja necessário que se façam instantaneamente, não se deve consentir na coberta fato algum, como é caixas, baús ou canastras grandes, nem ainda as que são permitidas, porque o cuidar cada um, na ocasião, no cómodo do que lhe pertence, lhe leva o tempo que deveria assistir no seu posto.

Preciso é que a gente tenha cofres para guardar a sua roupa, para que lha não furtarem ou se perca, vindo [fl. 426v] a ficar nos termos de andar despida o que impossibilitará a servir por falta de saúde, que se não conserva sem nutrição e cobertura, mas deve-se levar este fato em parte que não empache o navio para o combate como na coberta livre ou no porão, dando à gente liberdade de terem o uso dela.

Logo que se manda fazer o safá safá ou seja a toque de caixa, que se manda fazer no castelo da popa ou na tolda ou convés, tocando a pegar nas armas ou seja à surdina deve cada um ir ao seu rancho, safá-lo e pô-lo expedito, de sorte a nada empache o laborar a artilharia.

Os oficiais que governam baterias tanto que se fizer ou mandar fazer o safá safá, devem ir às cobertas fazer safar tudo com sossego por não escandalizar a gente, nem os prejudicar, incomodando-lhe o seu fato, que por se lhe não dar tempo não o põe a bom recado.

Nas cobertas não há-de ficar fato algum de nenhum género, tudo o que for roupa se deve enrolar nas malas que venham a ficar como molhelhas ou salsichas, compridas e roliças para assim guardar cada um a sua roupa e se poderem acomodar nas redes, fazendo-as arrombadas seguras, com a

advertência que não ficam estas piores cobrindo-as com as malas entrouxadas, na forma a fica dito, penduradas porém por cabeça, postas nas falcas por sua ordem.

Os oficiais que mandam as baterias, depois de feito o safa safa logo farão resenha da gente que garante cada peça e, da mesma sorte aos apetrechos com que labora a artilharia, para que havendo de jogar [fl. 427] continuamente nem falte gente nem instrumentos.

Em indo a gente aos postos os oficiais ocupam os em que são nomeados e neles governam, segundo os seus empregos, as baterias repartem-se em brigadas ficando em cada uma um oficial ou dois, segundo os que há para poderem ser bem assistidas, aplicando a gente e evitando a confusão, havendo de fora, sempre, os oficiais q mandam em geral para acudir em onde o caso o pedir.

O sargento-de-mar-e-guerra logo que se safar o navio repartirá por todas as cobertas várias tinas para água, vinagre e tranças, alterando umas com outras E também água doce para se beber, areará as cobertas para se poder firmar a gente que de ordinário escorregam, se for para combate acenderá as tranças, fará lambazes pontos, tacos e pranchadas, porá a lastro todas as armas avulsas, como espingardas, bacamartes, pistolas, espadas, partazanas, chuços e machadinhas, o mesmo fará de noite fazendo acender lampiões por todas as baterias que fiquem por sua ordem nas coxias.

Nota: *As armas se costumam pôr na tolda para que a gente as tenha prontas, porém conveniente parece [fl. 427v] que se repartam pelas medianias das cobertas, para no caso de abordarem a nau poder-se armar a gente e saltar acima, ainda que a tolda se ache ocupada do inimigo e senhor das armas que aí estiverem.*

Os escotilhões logo se garantem com os cabos armados, para que a gente se não transmude de uma coberta a outra, pelo que se tiram todas as escadas que empacham e são escusadas, as quais se põem à proa no vão que formam as perchas, como também se fecham os escotilhões, cujas serventias ficam supérfluas.

O safar o navio para o combate é com tal primor e exacção que além de não ficar nas cobertas coisa alguma que as possa empachar ou incomodar a gente, se tiram camarotes, anteparas e tudo o mais que pode desafogar a nau e evitar estilhaços.

As gáveas garantem-se com soldados e gajeiros e logo se lhe fazem prontas tranças acesas, que se põem em barris, os quais devem andar nelas para se deitarem granadas se houver abordagens, como também se porá na proa algum arpéu com cadeia comprida por onde passe uma bossa que o surgira por ante a ré da mesma gávea vindo a gornir ao cabrestante, o que está ao cuidado do guardião e grumetes.

[fl. 428] As taifas garantem a infantaria e devem ser dos melhores soldados e dos mais ilustres para que as abordagens se façam com brío e ardor o que só pode bem desempenhar quem tem honra.

Nota: *Os estrangeiros, alguns deles, não usam muito de taifas porque na abordagem pegam todos nas armas por cessar então a artilharia.*

O navio deve ter livre o corredor do paiol da pólvora e da mesma sorte as amuradas, em redondo do lume da água para baixo, para no caso de haver rombo se poder tomar.

Assim como se fecham os escotilhões em que fica escusa a sua serventia, assim se descobre todos os xadrezes das medianias para ventilar o fumo, arejar as cobertas e haver luz.

Os navios de poço de pouca força cobrem-se com xareta ou com velas para se encobrirem de mosquetearia e das abordagens, também alguns praticam enramar com a mesma xareta ou com lona as amuradas, principalmente nas falcas para evitar os estilhaços, o que julgo mais curiosidade do que proveito.

Os navios de pouca força não só se cobrem com xareta, bailas e arrombadas nas falcas, prepaus, fechando escotilhas e fazendo fogo por seteiras nas abordagens, mas também se cobrem nos castelos, principalmente no da ré, com entrepés a que dão fogo no impulso das abordagens, o que não tem prática.

[fl. 428v] No convés além dos lambazes que se fazem prontos para banhar as peças se expedem outros baldes e celhas, fora a bomba da borda, se a há, pronta para o fogo, assim também se põem claro no convés ao pé do mastro grande, tacos, balas de cabo, pranchadas de chumbo sola e tábua, como também nas baterias os carnequins para montar a artilharia, se descavalgar e o mesmo se previne no porão.

Junto ao mastro grande e ao de proa, no convés, ou no castelo se põem unhões, boças e alguns cabos para que no caso de faltar algum, dos que vestem os mastros ou aparelhar as velas, se podem cozer.

Às vergas das gáveas se passam bocas, que vêm a ser como segundas ostagas, para que no caso que faltem as driças não se arriem as vergas, de sorte são postas que fiquem a dois terços ou mais adriçadas, também se dão boças dos punhos das gáveas aos lais das vergas para que no caso de faltarem as escotas ficarem as gáveas caçadas semelhantemente se passam contra braços, amuras e escotas às velas grandes.

Assim no mastro grande como no do traquete, por baixo dos enxertários se cozem [fl. 429] molhelhas e o mesmo se faz nos mastaréis das gáveas, mastro da mezena e mastaréu da gata, para que se faltarem as ostagas, driças ou troça, não arriarem as vergas que se não possam marear, as vergas grandes não andam sem bocas de ferro para o mesmo fim.

Quando se anda em linha e se haja de safar para entrar em combate de armadas que pratiquem bordos, logo se porá fora a lancha e escaler, assim para desempachar o navio como para estarem prontos para cortar qualquer bruló, rebocar o navio para o meter em linha ou tirá-lo dela se ficar em capas de pelejar ou sem governo e juntamente para se apossar do navio rendido, antes que outrem o faça, como também para o conservar e que não cause estilhaços ferido das balas. Como também para levar ordens porque os sinais debaixo de fogo não se vêm.

Nota: Quando a lancha ou escaler se bote fora e entrar em combate hão-de se encobrir com a nau, pela parte por onde não peleja, advertindo que se não amarrem pela popa que fiquem expostos às balas e, para que possam gozar

deste benefício, costumam algumas nações trazer uma regeira prolongada de popa à proa pelo costado, no grosso do navio, por onde se possam atracar e regeer assim a lanchar como o escaler.

Os safas safas são os rebates do navio, porque assim como nas praças ou exércitos em se tocando [fl. 429v] aqueles cada um vai ocupar o seu posto e fazer pronto o que lhe toca, para que todos a um tempo possam combater, defendendo-se ágil e expeditamente, sem diferença no navio em havendo safas safas concorrem todos a expedir no seu posto o que lhe pertence, para poderem pelejar livres e desembaraçados.

[fl. 526] Dechalles manda que nos navios grandes é necessário que se deixe um corredor por longo do costado, no porão, ao lume de água para baixo, para se taparem os rombos das balas na ocasião.

As tranças acesas também põem de popa a proa sobre qualquer cabo dado aos pés de carneiro.

Os lambazes são bons para na ocasião enxugar a coberta de água e sangue.

[fl. 429v] **Capítulo IV - Da ordem de dar os cartuchos**

Depois de haverem entrado no paiol da pólvora as pessoas nele nomeadas para darem cartuchos se fechará o escotilhão e se cobrirá com uma capa de chumbo guarnecido com outra de couro o que é trivialíssimo para o fogo o não penetrar podendo suceder a última desgraça.

***Nota:** Suposto alguns estrangeiros e os de melhor nome, pratiquem trazer a pólvora em caixotes no porão para se fazerem prontos os cartuchos podendo darem-se às baterias com facilidade tem o maior inconveniente de se desencaminbarem e a esse fim suceder o derradeiro perigo não se adiantando mais a prontidão nem a boa ordem do que é a que se pratica dados os cartuchos do paiol [fl. 430] do paiol pelo seu particular corredor para as cobertas, além de que no porão fica sendo maior o trabalho e não menos a confusão.*

Na coberta livre se deve fazer um corredor claro e despachado que se liga do paiol da pólvora até ao mastro grande onde haverá um escotilhão por ante a ré dele ou dois escotilhões, o que é melhor, para maior expedição e aí se porão duas ou três tinas, segundo os calibres da artilharia, para se porem os cartuchos. No paiol deve haver um postigo, o que é comum em todos os navios, para por ele se darem os cartuchos, da parte de dentro deve estar um ou dois oficiais de honra e experiência que dêem os cartuchos estando a cada caixão dos calibres em que deve estar o cartuchame um homem, de fora devem estar dois com a mesma inteligência, junto ao postigo. No corredor, cabos, soldados e pajens conduzindo os cartuchos às tinas que devem estar debaixo dos escotilhões que já dissemos, as quais devem ter mangueiras de lona por onde há-de subir cartuchame, este o deve passar dois oficiais para que coberta, onde devem estar outros de boa expedição para os pedir e enviá-los às baterias.

***Nota:** Também se costuma darem-se os cartuchos [fl. 430v] pela boca da escotilha grande que deve estar aberta, porém não se dão tão prontos por estar então esta via menos sã, principalmente depois de entrar em combate começando haver feridos e a tirarem munições e apetrechos que se fazem casualmente precisos, o que embaraça a expedição dos cartuchos, quando deve ser prontíssima.*

No convés deve haver outros dois escotilhões por ante a ré da mastro grande, onde hão-de estar onde hão-de estar dois oficiais que peçam cartuchos para as baterias, fazendo que os dêem com toda agilidade e porque só dois oficiais nos escotilhões da coberta de baixo parece que não darão boa expedição, nomear-se-ão mais o que se entender pode bastar, segundo o lote e guarnição do navio.

Em todas as cobertas haverão oficiais destinados para dar cartuchos e fazer que os pajens os levem com cuidado, que ainda que crianças de ordinário não os sujeita o medo, por não saberem discursar no risco e vêm a ser os que melhor dão os cartuchos, porque a função de os levar lhes desata os pés, que é que é necessário que tenham para desvanecerem o receio.

[fl. 431] Os cartuchos é necessário que quem os dá saiba o calibre de que são e a que coberta pertencem para os enviar advertindo que vão sempre em guarda-cartuchos que de outra sorte continuamente sucedem desgraças de maior consequência, como a nosso bordo aconteceu na nau do general na batalha de Levante, em Porto Ropim, contra os Turcos que na praça de armas pegou o fogo em um cartucho que fez arder todos os mais e dispararem-se as peças de um e outro bordo e queimarem quarenta pessoas mortalmente, livrando-nos todos por favor Divino de voarmos por succeder esta desgraça em cima do paiol da pólvora.

Alguns no combate, levados do seu ardor por não retardar a acção levam os cartuchos às baterias nos braços e no seio, o que não convém de nenhuma sorte pelo risco em que incorrem assim os que os levam como os mais que estão pelejando, podendo-se queimar todos sem se evitar o perigo a que está exposto que lida com pólvora.

Em todas as baterias são nomeados dos sargentos, cabos de esquadra e pajens para dar cartuchos com destreza e brevidade aos combatentes.

No castelo de popa e proa se põem barris ou guarda-cartuchos grandes, cheios de cartuchos para as armas de fuzil, e o mesmo se faz nas [fl. 431v] cobertas para o mesmo fim, advertindo que as armas ligeiras de fogo, em se safando, devem ser carregadas e escorvadas para que prontamente se possa usar delas.

As guarnições das taifas armam-se como se pratica na guerra com patronas guarnecidas de cartuchos, frasquinhos ou sem eles, machadinhos e juntamente com pistolas. Se houver abordagem devem usar das suas baionetas e toda a mais gente que está à artilharia não pega em armas, nem em pólvora enquanto bate o inimigo.

Os oficiais se querem armar-se usam da sua espada e machadinha, se bem que no meio tempo do combate é supérfluo e não menos embaraço o pegar em armas, a gente de mareação pode armar-se com machadinhas para safar cabos ou acudir a algumas avaria que padeçam os mastros e vergas, como também para picar a enxárcia inimiga, pelo que convém que os soldados se armem com as machadinhas para nas abordagens fazerem o próprio.

Na ponte a vante e na gávea de proa se porão arpéus com cadeias e boças de cabo comprido, nas gáveas se porão [fl. 432] caixões de granadas, com barris com tranças acesas e o mesmo se fará nos castelos, além do que se porão nas gáveas cabos avulsos, unhões, arrebéns e mealhar.

No porão haverá tacos, voltas de cabos, pranchadas de chumbo, sola e tábua, para tomarem os rombos os carpinteiros e calafates, os quais terão prontos os seus balsos para o mesmo fim, como guindolas. Dão-se talhas à cana do leme para se faltar a roda ou a sua regeira se poder governar.

Capítulo V - Como guarnece a gente os postos e o que deve fazer

O comandante assiste na tolda perto do mastro grande com o seu adjunto e oficiais de ordens como são ajudantes e sargento-de-mar-e-guerra para meter a nau em linha com as mais, dispondo o combate.

O primeiro capitão-tenente com os oficiais de infantaria mais antigos ou reformados de maior carácter assistem na bateria de baixo, repartidos os oficiais em brigadas, como um a tantas peças, para as reger excepto o oficial [fl. 432v] do mar, porque manda em toda a bateria como capitão-tenente ou o capitão-de-mar-e-guerra segundo que também assiste nesta bateria o que não deve ter muita prática por convir mais que assista em cima com o comandante para que possam todos advertir o que se há-de fazer remediando os incidentes que sucederem porque assim como é útil que a cada peça haja um oficial para que sejam bem-mandadas mais conveniente será que em mandar uma batalha hajam muitos que possam advertir seu cabo.

Nota: Entre os estrangeiros o oficial segundo assiste no convés, entende-se segundo no governo.

No convés assiste o capitão-tenente mais moderno e assim também os oficiais de infantaria pela mesma ordem que na bateria debaixo, a regalia de assistir em baixo eu a renunciara o que sempre fiz, por ficar em parte onde possa ver os movimentos do inimigo e juntamente para acudir às manobras, que depois que a gente se engolfa no fogo o melhor é deixá-la, o que já me sucedeu que mais trabalho tive em reprimi-la por não arrebentar a artilharia do que em exortá-la sendo mais preciso acudir a manobrar o navio, animando a gente da mareação que como está sem acção obra remissa por falta de ardor [fl. 433] que provém da vida a qual posta em prática agita os espíritos e encobrirá a paixão para o debate, semelhantemente se guarnece a terceira bateria quando o navio é de três pontes.

Na tolda assiste um capitão ou tenente de infantaria para o manejo da artilharia.

No castelo da proa além da taifa que consta de uma companhia de granadeiros com o seu capitão mais antigo, por ser este posto o mais arriscado nas abordagens e por isso o de mais honra, assiste um capitão-de-mar-e-guerra mais moderno e um cabo que é sempre um oficial ou soldado particular conhecido em valor, honra e capacidade para conter a gente da mareação no castelo e fazer laborar a artilharia como nas mais batarias.

No castelo de popa assiste a segunda taifa que consta da segunda companhia de infantaria, a qual serve para rechazar as abordagens, fazer fogo de fuzil, [fl. 433v] guarnecer as lanchas para ir cortar os brulotes ou abordar a qualquer navio. Das taifas se guarnecem as gáveas com soldados.

Os oficiais da artilharia, segundo a sua antiguidade e emprego assim se regulam, guarnecem as batarias, conservando a sua regalia e mandando aquelas indifferente, por serem oficiais que no fogo da artilharia devem mandar em geral. A regalia se entende ficarem os principais na primeira coberta e

por esta ordem os que se seguem nas mais, como por exemplo o primeiro condestável em baixo, o segundo no convés e o sota na tolda.

A artilharia guarnecesse com artilheiros, soldados e grumetes à proporção do calibre, segundo a lotação da nau.

Nós costumamos trazer tantos artilheiros quantas peças conta o navio, que vem a ficar a cada peça dois artilheiros, porque a gente ainda [fl. 434] que guarnece por ambos os lados em combate, só peleja de ordinário de um bordo. Os estrangeiros não praticam artilheiros de profissão.

Para o fogo se nomeia um oficial de imposição ou um soldado particular, a que chamam capitão do fogo, este assiste em toda a nau mas deve andar em cima para ver onde o inimigo faz mais fogo e ir apagá-lo se se inflamar, tem por subordinado o guardião com oito grumetes armados de lambazes e celhas, para acudir com água onde houver o fogo, tendo cuidado de prover as tinas no caso de se despejarem no tempo da peleja, devendo o guardião acudir ao fogo e arpoar o navio, se houver abordagem.

Nas safas safas deve o guardião com todos os grumetes safar as cobertas, fazer clara a praça, no porão ou coberta livre para os feridos, porque mais que o navio ande safo sempre há que desempachar nas cobertas o que se se pode fazer [fl. 434v] expedita e prontamente com um corpo volante, qual é o do guardião com os seus grumetes, que se embarcam escoteiros sem pertencer o que acabado vão logo ocupar os seus postos.

Às bombas se nomeia um oficial militar de bom cuidado, para as fazer tocar e examinar se o navio faz água ou é vencível ou não do que dá parte ao comandante, em segredo, no caso de não ser vencível, tem por subordinados os sobressalentes dos calafates, cozinheiros e seis grumetes.

Para balázios se nomeia um oficial de conhecido valor o qual deve andar por todo o navio principalmente por onde veja em que parte batem as balas inimigas, que sendo ao lume da água fará tomar os rombos exactamente, da mesma sorte acudirá aos mastros e vergas no caso de se romperem. Tem [fl. 435] por subordinados carpinteiros e calafates na ocasião, para os animar a que executem o que então forem obrigados fazer.

Os escotilhões ainda que se devam fechar logo, alguns como são os da coberta de baixo, nos que houverem de estar abertos, como escotilha grande [do] paiol das amarras e os do convés devem ter cabos armados, e pessoas de distinção para que a gente se não transmigre de uma coberta a outra.

À cana do leme, governada por talhas, deve haver um cabo de experiência e honra para fazer executar o que se mandar para o governo.

No porão assistem capelães, cirurgiões, despenseiro e fiéis em uma praça pública e safa para se acomodarem os feridos, com botica fogareiros e tudo o mais expedito que se faz preciso naqueles actos.

O Piloto assiste no castelo de popa o segundo à proa, o terceiro à cadeira, o sota à cana [fl. 435v] do leme do leme com dois homens seguindo a voz do seu comandante.

O mestre assiste na tolda para acudir a todas as manobras, com um cabo dos marinheiros e a sua gente de mareação nomeada a ré.

O contra mestre assiste à proa com um cabo e a sua gente de mareação que sempre deve ser mais do a de ré para marearem o pano e saltarem, nas abordagens, a picar a enxárcia, como também saltarem às vergas para o mesmo efeito.

O primeiro carpinteiro e o primeiro calafate assistem no porão o segundo carpinteiro e calafate assistem no porão a vante, terceiros no convés e os sobressalentes às bombas, porque como os empregos de calafates e carpinteiros são semelhantes igualmente são nomeados para o exercício dos seus empregos pois juntamente concorrem para tomar rombos.

O escrivão, meirinho e fiel [fl. 436] com os seus ajudantes, assistem dentro, no paiol da pólvora, subordinados ao oficial que para a ocasião é nomeado no mesmo paiol.

No pau das bandeiras assistem trombetas e tambores

Resta safar a artilharia para de todo ficar o navio pronto e capaz de entrar em combate, para o que será conveniente que precedam exercícios e que sejam repetidos assim de artilharia e armas como também aos cartuchos os quais devem estar feitos e muita parte deles cheios com moderação, porque apodrecem e os mais prontos.

Capítulo VI - Como se safa a artilharia

Logo que se manda safar a artilharia se lhe passam retinidas desatracar-se, põem-se em meias voltas, colhem-se as talhas aos lados das carretas, prolongam-se os espeques, pés-de-cabra com as carretas, tiram-se as tapas, guarnecem-se as peças cada uma com tacos, polvorinho, [fl. 436v] cheleiras lanada, cheleiras feitas de bala rasa do calibre da bateria, palanqueta, bala encadeada, bala miúda, metralha e saquitéis de balas nos quiteiros para as baterias do convés, tolda e castelos no caso de se chegarem perto dando a cada carreta o seu chapuz ou soleira, palmetas ou cunhas, enramadas as carretas com retinidas alem das talhas e vergueiros com que deve estar.

Assim como a artilharia estiver safa e se puser em meias voltas, repartir-se-ão os artilheiros por toda a artilharia para que cada um faça sentinela à sua peça armado com o seu diamante e polvorinho, vestidos em vestias para andarem livres e poderem suportar o ardor da fadiga que causa o combate, pelo que os que são mais práticos se arregalam, pondo-se em mangas de camisa, para andarem leves.

A artilharia depois de safa univela-se toda por linha recta, o que se entende no convés, [fl. 437] onde sempre anda fora, como também na tolda, razão porque muitos navios não trazem portinholas só usam de óculos para o tempo na bateria de baixo não se desembeçam as peças se o mar nas está chão e o navio quieto que não jogue porque só então se podem abrir portinholas e botar a artilharia fora, advertindo que a bateria que labora deve estar em meias voltas de uma talha e a que não peleja, ainda que safa, em meias voltas de duas talhas.

Quando o navio estiver safo havendo vaga de mar, ou este faça marola que obrigue o navio a balanços e então seja necessário virar o navio pondo-o na outra volta, ter-se-á cuidado de segurar a artilharia em meias voltas de duas talhas.

A artilharia em combate deve-se carregar por fora quando laborando não venha dentro ou, tendo vindo, corra para a amurada, como sucede nas batarias cujas cobertas são convexas, [fl. 437v] a que chamam: ponte na orelha.

Os cartuchos que antecipadamente se houverem de pôr aos lados das peças devem estar em guarda-cartuchos, pendurados nas amuradas entre peça a peça, advertindo que melhor é que andem de mão em mão, no acto de laborar a artilharia, do que se ponham em monte, podendo daí suceder alguma desgraça se as tocar alguma bala inimiga.

As carretas para que melhor andem na ocasião devem-se ensebar nos eixos das rodas e no caso de saltarem muito as peças, de sorte que se possam desmontar, tirar-se-lhe-ão as rodas fora as detrás, porque sempre é necessário que tenham as de diante para poderem gornir e laborar.

Nota: Os Estrangeiros dão muitos cartuchos cheios a cada peça, o que não deve ter prática, porque apodrecem e na ocasião podem-se encher.

Segue-se o manejo da artilharia para o que é preciso saber-lhe as vozes e termos com que [fl. 438] se manda cujas significações têm particular inteligência que deve não ignorar quem houver de pôr em prática as suas operações, pois sem vozes e próprias não se pode mandar em termos.

Capítulo VII - Dos verbos e termos da artilharia

Abotoar - Fazer os remates com os chicotes das contra talhas ou contra vergueiros aos vergueiros, contra as peças por baixo das gargantas, para se firmar uma contra coisa.

Afoguear - Limpar a artilharia com a alguma pólvora inflamada.

Alças de contreiras - São uns estropos de cabo que se aplicam aos cascavéis das peças para gornirem nelas as contra talhas ou se dão as carretas para se envestirem as talhas. [fl. 440]

Alsepremar - Levantar a artilharia para a montar ou mover. [fl. 438]

Amarrar - Amarrar a artilharia contra as amuradas para que não jogue.

Apontar - Fazer pontaria para atirar.

Arcabuzar - Levantar a artilharia na carreta ou elevá-la mais da culatra do que da jóia ou da boca mais do que da culatra.

Arganéus - São umas argolas de ferro fixas nas amuradas por onde passam os vergueiros ou, na coberta, para as peias ou retinidas. [fl. 440]

Arruelas - São umas chapas muito redondas que servem para enchavetar sobre elas as chaves das cavilhas.

Assestar - Fazer pontaria às peças para empregarem o tiro. [fl. 438]

Atacar - Fazer fogo com bala empregando (faltam palavras no texto do ms.) [fl. 438v]

Atirar - Dar fogo à peça estando com bala

Atracar - Amarrar a artilharia segurando-a contra as amuradas.

Bala encadeada - Se diz de duas balas presas uma à outra por uma cadeia. De ordinário são duas meias balas. [fl. 440]

Bala miúda - Se diz balas de quarta, meio arrátel ou arrátel ou mosqueteiras.

Bala raza - Se diz a bala simples.

Banhar - Molhar a peça refrescando-a assim por dentro como por fora com vinagre ou água para que se não inflame e venha a faltar ou queimar a quem a laborar. [fl. 438v]

Bater - Fazer fogo de bala dando com emprego.

Bimbarra - É uma barra de pau comprido e grossa, para com ela se dar força à artilharia. [fl. 440]

Bota-fogo - Se diz um pau com uma serpe ou dois buracos para se lhe pôr a trança acesa com que se dá fogo à artilharia.

Caçonetes - São uns tornos de pau que se encravam nas levas a certa distância, para quando se içarem as portinholas trazerem todas por igual. [fl. 440v]

Cadernais - São uns moitões de dois gornes que servem para as talhas das carretas.

Caiola ou coronha - Se diz a carreta onde labora a peça.

Calibre - Se diz a proporção da bala que joga a peça.

Capotilha - É um aro de ferro que serve de forro a qualquer ceio de cabo onde trabalha o gato da talha ou retinida.

Cartucho - É a carga da pólvora de cada peça em seu casulo de pano, papel ou pergaminho cuja capa se chama por isso cartucho.

Cartucho latino - Se diz o que é comprido com menos grossura do que o vão da peça para que é feito.

Cavalgar - Pôr a peça na carreta para que possa jogar. [fl. 438v]

Chapuzes - São toros de pau ou quadrados que servem de levantar a artilharia dentro nas carretas. [fl. 440v]

Cocharra - Se diz a colher com que se carrega a peça ou se retira a pólvora solta ou bala. [fl. 441]

Conteinar - Andar com a carreta mais para um ou outro lado para que possa servir a peça. [fl. 438v]

Contra talhas - Se diz as talhas que se deitam de prevenção por cima das peças das amuradas, as culatras. [fl. 441]

Contra travessões - São uns paus o se põem fixos, nas cobertas, contra as rodas das carretas.

Contra vergueiros - São uns cabos delgados com o seu gato em um dos chicotes a se dão às peças, abraçando estas e vergueiros, ficando o remate em um botão esganado.

Cruzar - Correr as balas com o impulso da inflamação da pólvora atravessando as distâncias. [fl. 438v]

Cunhas - São umas palmetas que servem para levantar mais as peças, pelas culatras, para se poderem fazer as pontarias. [fl. 441]

Desatracar - Desamarrar a artilharia. [fl. 438v]

Descavalgar - Tirar a artilharia das carretas ou cair delas fora.

Desempedernir - Abrir os ouvidos das peças para se comunicar o fogo das escorvas ao centro da cana.

Desenovelar - Desatracar a artilharia pondo-a em linha recta.

Despontar - Descavalgar a artilharia.

[fl. 439]

Diamante - É ferro agudo na ponta e comprido para furar os ouvidos das peças desempedernindo-as para se escorvarem.

[fl. 441]

Disparar - Fazer fogo a artilharia.

[fl. 439]

Emberçar - Pôr a artilharia com bocas levantadas contra as amuradas para encostadas nestas, se atrelar.

Empedernir – Entupirem-se os ouvidos das peças com pólvora de sorte que não penetram as escorvas à larga.

Encravar - Tapar os ouvidos com cravos ou com outra coisa ficando sem serventia a artilharia.

Enovelar - Amarrar a artilharia ou atracá-la por igual.

Ensebar - Pôr sebo nos ouvidos para impedir que a água os não molhe ou ensebar as tapas para o mesmo fim ou ensebar os eixos para as carretas andarem.

Envestir - Pôr em conta o cabo que há-de servir.

Esbirros - São uns paus que se dão fixos contra os travessões e a mediania para ter mão nestes de encontro.

[fl. 441]

Escarvelha ou escaravija - É uma mecha de estopa que se mete no ouvido da peça, depois de atirar, para se apagar a inflamação ou para se tapar o fogo, depois de carregada a peça, para que se não entupa que venha a se não poder escorvar.

[fl. 441v]

Escorvar - Botar pólvora nos ouvidos da artilharia para se lhe dar fogo.

[fl. 439]

Esganar - Apertar os botões das prisões com que se segura a artilharia.

Espeques - São uns paus de seis sete palmos, não muito grossos, com que se dá força às peças para se poderem rebocar as carretas.

[fl. 441v]

Esquentar-se - Inflamar-se a artilharia por fazer muito fogo.

[fl. 439]

Estopos - São uns círculos de cabo de pequeno giro que servem nas carretas para se meterem dentro por eles ou também para neles se prenderem as talhas, para se atracar a artilharia.

[fl. 441v]

Falhar - Não se inflamar a carga da peça ardendo a escorva.

[fl. 439v]

Fogear - Queimar a cana da peça, com alguma pólvora para limpar a peça.

Gatos - São uns ganchos de ferro que se fazem fixos nos moitões das talhas ou ao chicote dos contra vergueiros ou de qualquer cabo.

[fl. 441v]

Gornir - Para poder laborar a artilharia sem impedimento.

[fl. 439v]

Guarda-cartucho – É a caixa de pau ou de folha-de-flandres, pela maior parte, em que se trazem os cartuchos do paiol para as baterias, para virem com resguardo e segurança e sem risco quem os trás.

[fl. 441v]

Jogar - Jogar a artilharia fazendo fogo.

[fl. 439v]

Laborar - Fazer fogo a artilharia.

Lanadas - São uns vasculhos feitos de peles de carneiros, com que se limpa a peça por dentro depois de se disparar, para se lhe apagar o fogo e poder-se então carregar de novo. [fl. 442]

Lanternetas - São umas lanternas pequenas em que vai o socate. [fl. 442]

Levas - São uns cabos delgados com as arreigadas nas pontas passam pelos costados a fazer fixos nas latas que servem de abrir as portinholas içando-as e carregando-as.

Meia-cana - É um diamante de meia-cana na ponta para desempedernir os ouvidos das peças.

Metralha - Se diz ferros-velhos como pregos quebrados, cabeças de pregos e pedaços de ferro sem uso o que serve para carregar as peças em lugar de bala miúda.

Moitões - Se diz os moitões de um gorne com o se aparelham as talhas ou retinidas.

Montar - Pôr a artilharia sobre as carretas para se usar dela. [fl. 439v]

Morrão - Se diz uma corda de estopa que depois de acesa não se apaga, o que serve para se dar fogo às peças. [fl. 442v]

Palamenta - Se diz os espeques com que se labora a artilharia, no que se entende também os pés-de-cabra para o mesmo fim.

Palanquetas - São duas balas enfiadas em um ferro, cada uma era seu extremo.

Pé-de-cabra - É um varão de ferro comprido com uma unha em um extremo e outro agudo.

Peias - São as prisões que se dão das culatras das peças à coberta para que se não arcabuzem.

Peles de carneiro - São as que vão para as lanadas e para sobre elas se abrirem os barris.

Perfilar - Pôr a artilharia em linha recta.

Pólvora fina e pólvora bombardeira - Porque esta é grossa que serve para a carga e aquela para escorvar.

Polvorinho - São uns chifres com que se escorva a artilharia o que é melhor do que quaisquer outros ainda que mais polidos. [fl. 443]

Pranchadas - São umas postas de chumbo de palmo em quadro para cobrirem os fogões da artilharia, com escorva ou sem ela.

Prolongar - Pôr ao comprido uma coisa com outra. [fl. 439v]

Rabear - Andar com as culatras das peças para um e outro lado.

Retinidas - São umas talhas que se dão da coberta às carretas para se meter com elas a artilharia dentro ou para se segurar quando recua. Se há mar e o navio joga, para que não invistam as amuradas. [fl. 443]

Sacabucha ou sacatrapo - É um ferro retorcido encravado em alguma haste comprida com que se tiram os sacos cartuchos para se descarregar a artilharia.

Saltar - Saltar a artilharia fora das carretas. [fl. 439v]

Saquitéis - São uns saquinhos de balas miúdas o que se faz com algum concerto sobre uma forma de pau. [fl. 443]

Socate - É metralha com a mesma serventia.

Soleira - São umas cunhas grandes em lugar dos chapuzes o que não é muito versado, servem para meter de baixo das culatras das peças para lhes fazer as pontarias. [fl. 443v]

Soquete - É um pedaço de pau redondo encravado no extremo de uma haste com que se ataca a carga das peças.

Soquetear - Calcar a carga na cana da peça. [fl. 439v]

Sotroços - São uns ferros pequenos que se metem nos extremos dos eixos das rodas das carretas. [fl. 443v]

Tacos - São as buchas que se metem sobre o cartucho e bala para se atacar a carga dentro na cana da peça.

Talhar - Alar pelas voltas das carretas para meter a artilharia dentro ou botar fora. [fl. 439v]

Talhas - São uns cabos que aparelham com moitões e gatos com as quais se atraca a artilharia. [fl. 443v]

Tapas - São umas tampas de cortiça com que se tapam as bocas das peças e suposto se façam de pau não prestam, porque em se molhando não se podem tirar sem se perdem. [fl. 444]

Tranças - São as que se fazem de morrão para se dar fogo à artilharia o que é melhor do que bota-fogo.

Travessões - São uns paus compridos e grossos que se fazem fixos nas cobertas, contra as rodas das carretas, para não forsejar a artilharia sobre as talhas.

Unhar - Dar força à carreta ou peça, pegando como pé-de-cabra na coberta.

Univelar - Pôr a artilharia em linha recta.

Vento da bala - Se diz a folga que tem a bala dentro na cana da peça para poder entrar e sair. [fl. 444]

Vergueiros - São uns cabos grossos a passam pelas carretas ou, à moderna, por olhais fixos nelas, a fazer as arreigadas nos arganésus das amuradas é a principal prisão da artilharia.

Capítulo VIII - Das partes que compõem a peça

Boca - Se diz a boca por onde recebe a carga. [fl. 444v]

Bocal - É o mesmo do que a boca. [fl. 444]

Cana da peça - Se diz a parte interior do centro até à boca.

Cascavel - Se diz o pomo que tem a peça na culatra pela parte exterior, onde as peças de bronze têm um golfinho que serve para por ele se atracarem. [fl. 445]

Centro - Se diz o interior da peça, no seu princípio que este é a culatra. [fl. 444v]

Colarinho e moldura - É o mesmo do que filete te mas em guarnição maior para compostura da peça.

Culatra - Se diz o princípio da peça que é a parte mais grossa e fechada onde tem o cascavel. [fl. 445]

Diâmetro - Se diz o meio do oco da peça, que vem a ser o meio do seu vão. [fl. 444v]

Filete - Se diz a guarnição circular da peça feita do mesmo metal para seu adorno.

Fogão ou ouvido - Se diz por onde se escorva a peça para se comunicar o fogo ao centro. [fl. 445]

Garganta - Se diz o espaço que tem a peça entre a jóia ou os munhões.

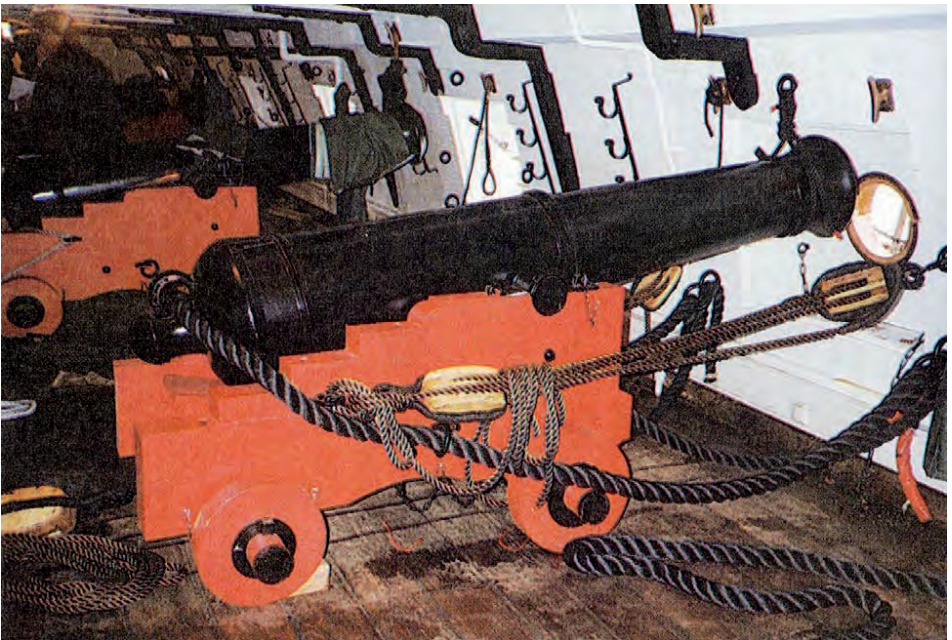
Golfinhos - São os bichos que têm as peças por cima dos munhões o que só têm as de bronze.

Jóia - É o bocal da peça tomado pela parte de fora. [fl. 444v]

Munhões - São os braços das peças por onde se seguram e jogam nas carretas. [fl. 445]

Oco da peça - Se diz o vão onde recebe a carga e bala. [fl. 444v]

Reforço - Se diz da parte da peça avante do fogão ou ouvido. [fl. 445]



Peças de artilharia, um século mais modernas que as descritas na Dieta Náutica e Militar, da Fragata D. Fernando II e Glória, reconstruída, in Manuel Leitão e Ferdinando Oliveira Simões, *Fragata «D. Fernando II e Glória» Restauro e Recuperação*, Edições Culturais de Marinha, Lisboa, 2002 pg. 104.

[fl. 445v] **Capítulo IX - Das definições das partes da carreta**

Carreta - É a caixa onde labora a artilharia ao que se chama carretame tomadas todas juntas, constam de várias partes com nomes diversos que inteiramente constituem a carreta ou coronha. [fl. 445v.]

Chavetas - São as chaves que fecham as missagras nos escatéis para se não descalvagar a peça, laborando. [fl. 446v.]

Eixos - São os eixos das rodas sobre que trabalhas as carretas para poderem andar sem trabalho. [fl. 446]

Escalões - São os degraus que têm as falcas para dar a elevação à peça aplicando-lhe a pala-menta. [fl. 445v.]

Escatéis - São os fechos onde entram as missagras para se fecharem nas munhoteiras para segurança da peça pelos munhões depois de cavalgada. [fl. 446v.]

Estrado - É o pavimento da carreta sobre que se erige a mais fábrica. [fl. 445v.]

Falcas - São as faces das bandas da carreta.

Lacrão ou Lacrões - São uns ganchos de ferro fixos nas falcas pela parte de fora. [fl. 446]

Lhantra - É o forro do ferro da munhoteira. [fl. 445v.]

Missagras - São os macho fêmeas que fecham os munhões nas munhoteiras nas falcas. [fl. 446v.]

Munhoteiras - São as moças onde labora a peça nas falcas. [fl. 446]

Olhal ou olhais - São uns furos por onde passam os vergueiros para prender as carretas, hoje fazem-se de ferro fixos nas falcas para os vergueiros.

Pernos - São as linhas de ferro, que abraçam, por dentro, as falcas. [fl. 445v.]

Sotoços - São os ferros a nos eixos defendem a as rodas nas caias. [fl. 446]

Taleira - É o tabuão que atravessa e fecha por diante a caixa de falca a falca. [fl. 445v.]

Capítulo X - Do exercício da artilharia com vozes próprias para o seu manejo

Estando, toda a gente à artilharia e a cada peça, aquela que houver de laborar depois de haver passado mostra o que também se faz alternativamente para que todos possam ser ensaiados mandarei por gente [fl. 447] em ala com caras para meia-nau de sorte que fique a linha cobrindo a artilharia, não porque seja necessário mas por formosear o manejo com movimentos uniformes, mandarei marchar a gente a meia-nau em forma de batalha e dando meia volta à direita ficarão com a frente para a bateria que hão-de manejar, havendo lugar de avistar com os olhos para se saber se lhe falta alguma coisa e se esta toda por igual ordem e juntamente adestrar em saber ir buscar cada um, a sua peça, no caso de saltarem a outra bateria ou de acudir a diferente movimento o que feito mandarei marchar cada um ao seu posto.

A guarnição de cada peça entrando a manejar repartir-se-á pela ordem seguinte, depois de desatracada a artilharia, como já dissemos e safa, posta em meias voltas de uma [fl. 447v] talha que há-de ser a direita, colhidas ambas aos lados das carretas com a palamenta prolongada com as mesmas carretas, por se há um artilheiro o melhor de trás da peça, quadrado e direito, com o seu polvorinho a tiracolo, o diamante no bolço da vestia e as escravijas na algibeira, o segundo artilheiro por se há junto à portinhola ao lado direito da peça, com cartuchos fingidos, bala e palanqueta, os marinheiros e soldados pôr-se-ão repartidos aos lados da peça para poderem pegar na palamenta ou talhas por igual e o mesmo a se manda a uma peça, se há-de praticar em toda a bateria e ao mesmo tempo,

Os oficiais da guarnição da bateria pôr-se-ão repartidos [fl. 448] por brigadas para cada um fazer executar a voz do oficial que mandar o manejo em geral, no que haverá todo o cuidado evitando a confusão e alaridos em que distrai a gente levada das fainas, que querem aplicar ao exercício da artilharia, o que se não consentirá, fazendo-lhe levar a língua para que se perceba o que se manda e se execute com destreza uniforme, em sossego e boa ordem.

Assim o oficial a mandar o manejo como os mais das brigadas estarão com as suas bengalas cobertas e em corpo, como todos os mais, para estarem expeditos e prontos para o fim que se pretende.

O oficial que mandar falará em voz alta, medida, e composta, dando tempo aos movimentos para que possa haver lugar de se operarem as operações do manejo [fl. 448v] que tiver mandado, usará de viveza e ardor para encorajar a gente a aplicá-la.

Vozes de manejo da artilharia

Amarra a artilharia	[fl. 450v]	Colher as talhas aos lados das carretas
Andar com a artilharia para a popa	[fl. 449]	
Ao lume da água, mete madeira	[fl. 449v]	Conteair a artilharia para a popa [fl. 449]
Apresentá-lo à frente	[fl. 448v]	Conteair a artilharia para a proa
Apresentar a pranchada	[fl. 449]	Cruzar as pontarias
Apresentar a pranchada à frente	[fl. 448v]	
Arrimar a bala e taco sobre a carga		Desamarrar a artilharia [fl. 448v]
com dois golpes	[fl. 450]	Desatracar a artilharia
Arrimar o cartucho com dois golpes	[fl. 449v]	Desfaz as retinidas [fl. 450]
Arrimar o soquete sobre a carga		
com um taco	[fl. 450]	Enche a boca de madeira [fl. 449v]
Assoprar a mecha para fogo	[fl. 449v]	Encher a boca de madeira
Atacar a carga com três golpes	[fl. 450]	Escorvar a artilharia [fl. 449]
Banhar a peça	[fl. 449v]	Falo com todos, meia volta à direita [fl. 450v]
		Fazer pontaria ao corpo do navio [fl. 449]
Caras a meia-nau	[fl. 448v]	Fazer pontaria ao navio que nos vem pela popa
Caras em meia-nau	[fl. 450v]	Fazer pontaria ao navio que nos vem pela popa
Cessa bulha, falo com todos	[fl. 448v]	Fazer pontaria às árvores do navio
Chegar aos postos		
Colher as talhas ao lado das carretas		

Fazer pontaria às árvores do navio, tira madeira	[fl. 449v]	Pegar no taco e metê-lo na peça com um golpe	
Fazer pontaria por elevação	[fl. 449]	Pegar no taco metê-lo na peça	
Fora soquetes	[fl. 450]	Pegar nos polvorinhos, apresentá- los	[fl. 449]
Guardar a escaravelha ou pô-la em seu lugar	[fl. 448v]	Põe pé-de-cabra de encontro	[fl. 449v]
		Pô-la sobre o reforço do canhão	[fl. 448v]
Levar o soquete à boca da peça	[fl. 450]	Pôr a artilharia em meias voltas	[fl. 450v]
Limpar a artilharia	[fl. 449v]	Pôr a artilharia por linha recta	[fl. 449]
		Pôr a pranchada sobre o fogão	
Marcha cada um a ocupar o seu posto	[fl. 448v]	Pôr artilharia em meias voltas	[fl. 448v]
Marcha cada um para o seu quartel	[fl. 450v]	Prolongar com a artilharia	[fl. 449v]
Marcha, alto já	[fl. 448v]	Prolongar o soquete com a artilharia	[fl. 450]
Meia volta à direita			
Mete bala encadeada	[fl. 450]	Rabear a artilharia para a proa	[fl. 449]
Mete saquitéis		Reconhecer a união da carga	[fl. 448v]
Mete soquete		Retirar o diamante ou pôr o dia- mante em seu lugar	
Meter a lanada na cana da peça	[fl. 449v]	Retirar os polvorinhos ou largar os polvorinhos	[fl. 449]
Meter o cartucho cana da peça		Retirar soquete	[fl. 450]
Meter o soquete na artilharia	[fl. 450]		
Moer a pólvora no fim do rastilho	[fl. 449]		
		Safa vergueiros e pés-de-cabra, vá a artilharia para fora	[fl. 450v]
Pega nas talhas	[fl. 450]	Salta todos à outra bateria	
Pegar da palanqueta ou metralha, mete-la na artilharia		Sangrar o cartucho	[fl. 449v]
Pegar da pranchada	[fl. 449]	Soquetes fora	[fl. 450]
Pegar em bala e taco	[fl. 450]		
Pegar na escaravelha, apresentá-la	[fl. 448v]	Tapar os fogões	[fl. 449v]
Pegar na lanada	[fl. 449v]	Tapas fora, andar para dentro	[fl. 448v]
Pegar na palamenta	[fl. 449]	Tirar a lanada fora e virar o soquete	[fl. 449v]
Pegar na pranchada	[fl. 448v]	Tirar o soquete	
Pegar nas retinidas	[fl. 449v]		
Pegar nas tranças		Univelar a artilharia	
Pegar no cartucho		Univelar a artilharia	[fl. 449]
Pegar no diamante	[fl. 448v]		
Pegar no soquete	[fl. 449v]	Venha a artilharia para dentro	[fl. 449v]
Pegar no soquete	[fl. 450]	Virar o soquete fora e prolongá-lo com a artilharia	[fl. 450]
Pegar no soquete			
Pegar no soquete arrimar a palan- queta			

[fl. 451] Capítulo XI - Das advertências necessárias para o manejo da artilharia

Entrando em combate e não havendo tempo deve-se pelejar com as portinholas abertas para laborar a artilharia com prontidão e sem desembaraço quando a mosquetearia o não impede.

O artilheiro que escorva a peça é o que manda rabiari, meter madeira, tirá-la, faz a pontaria e dá fogo, o segundo artilheiro é o que a carrega.

A artilharia em combate deve-se carregar por fora quando, laborando, não venha dentro ou tendo vindo corra para a amurada, como nas bateria cujas cobertas como são convexas, a que chamam ponte na orelha .

O artilheiro que há-de dar fogo há-de ter a mecha na mão direita, detrás das costas, a talha na esquerda, ficando com o corpo [fl. 451v] desplantado, pernas largas e ao tempo de dar fogo desfazer a meia volta e dá-la à esquerda, virando sobre o pé direito, para que a peça no recuo o não moleste.

As pontarias sendo três o que é comum tem duas considerações que se devem observar para que os tiros possam ter alguma certeza a primeira é vertical a qual se faz por cima do fogão e jóia e por entre os golfinhos, cuja pontaria serve para segurar o ponto meridionalmente, isto é, que o tiro se não aparte nem para um nem para outro lado. A segunda é que a pontaria seja horizontal, para que não levante nem abaixe, cujo ponto se faz pelo lado da peça pelo munhão fora à face da jóia de sorte que a vista há-de ser feita da culatra, por cima do fogão e a do lado por cima do munhão.

[fl. 452] As tranças devem estar sempre nas tinas das cordas e quando se quiserem para dar fogo, ir-se-ão buscar, o que farão os companheiros que guarnecem as peças e eles as tirarão sem que se apartem os artilheiros dos seus postos e exercício. Outros as põem sobre um cabo dado na coxia pelos pés-de-carneiro de popa à proa, mas é melhor tê-las nas tinas.

Quando se fizer o exercício convém que seja com escorvas vivas para que percam os artilheiros o medo de dar fogo, que muitas vezes por se demorar este se perdem as pontarias, estas escorvas vivas hão-de ser sobre as pranchadas, tendo os ouvidos das peças tapados para que o fogo se não comunique à carga da artilharia.

A artilharia vindo dentro logo se lhe há-de atravessar os pés-de-cabra de encontro contra as rodas dianteiras para que não corra às amuradas no caso de serem as cobertas [fl. 452v] convexas ou no da nau dar balanços.

Da mesma sorte a se faz o exercício à artilharia da mesma maneira se labora na ocasião para cujo fim se deve manejar para que os movimentos sejam prontos.

Já dissemos como deve estar a artilharia na ocasião, safe, carregada, escorvada com a sua palamenta e mais pertences de que necessita para laborar. Advertimos agora que começando a bater logo

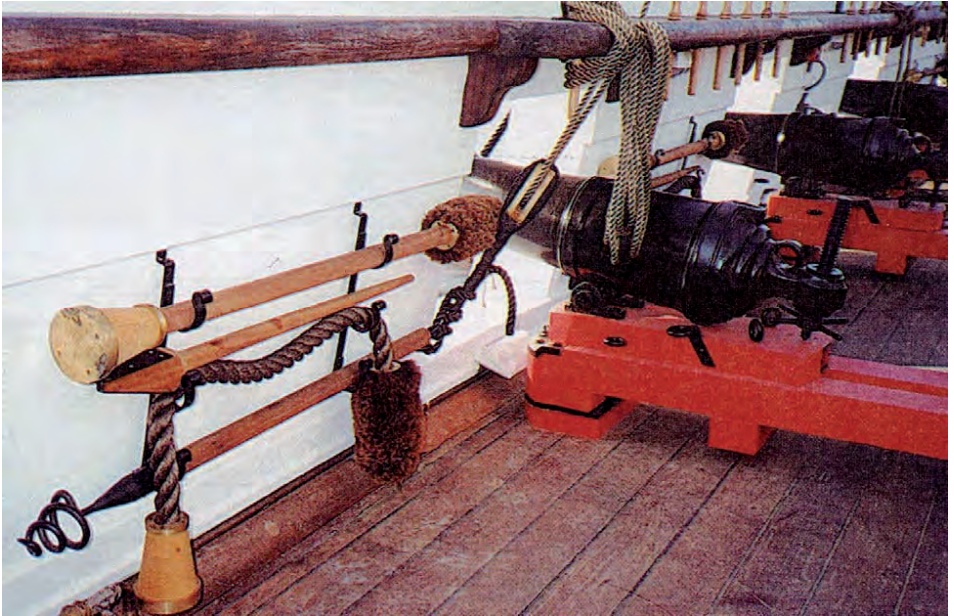
se esquentá pelo que é necessário banhá-la com vinagre ou água assim por dentro como por fora o que se faz com a lanada e lambazes molhados, tendo sempre cuidado que em disparando se lhe tape o ouvido, para que se não ventile a inflamação que assim durará.

A peça antes que se carregue deve ser limpa com a lanada no que há-de ter cuidado [fl. 453] tapando-lhe o ouvido para que se não inflame o cartucho.

A artilharia antes que se carregue se deve ser afogueada, ouvidos limpos e tapados com as suas escravijas ensebadas, como também as tapas das bocas depois de carregada e caídas aquelas e estas alcatroadas para conservação da carga e seu ornato.

A artilharia deve-se ver no meio tempo da viagem se tem o cartuchame podre ou ande enxuto, se os ouvidos estão empedernidos que se não possam escorvar e juntamente se se conserva o cartuchame bom e sem avaria no seu paiol para se renovar no caso que a tenha.

Em viagem em havendo tempo passam-se-lhe contra talhas, contra vergueiros, peias, travessões, contra travessões, esbirros e finalmente [fl. 453v] se apeiam as carretas das rodas de trás para se segurar a artilharia, que não jogue contra as amuradas. O apeá-la das rodas não só se faz na ocasião do tempo, mas também no combate se a artilharia se esquentá muito de sorte que salta pondo-se no risco de se descavalgar, o que sucede se labora muito e é singela, advertindo que então se devem sangrar os cartuchos, porque a artilharia que é falta não pode sofrer no fim a carga com que a princípio joga.



Palamenta e peças de artilharia, um século mais modernas que as descritas na Dieta Náutica e Militar, da Fragata D. Fernando II e Glória, reconstruída, in Manuel Leitão e Ferdinando Oliveira Simões, *Fragata «D. Fernando II e Glória» Restauro e Recuperação*, Edições Culturais de Marinha, Lisboa, 2002 pg. 113.

As balas da primeira carga convém que se metam na artilharia ensebadas para que no caso de que se quiserem tirar e ver os cartuchos corram com facilidade e se tirem sem trabalho.

[fl. 454] Na ocasião no caso de não haver tacos basta que a carga o leve, atacando-se bem e sobre ela que se arrime bala rasa como também a palanqueta ou socate o que basta que se arrime ao centro sem taco, advertindo que em havendo tacos sempre se deve carregar com eles para que seja o tiro seja com mais veemência e não haja vento na cana da peça que faça arrebentar o canhão e que o tiro não seja rápido.

Em havendo exercício devem todos assistir para não ignorar o que mais devem prezar, pois a artilharia enobrece o navio, adquire-lhe o respeito e na ocasião ganha-lhe honra e para a nação glória cuja cautela se coroa na força da artilharia e como seja certo [fl. 454v] que quem pretende o fim de alguma coisa lhe estima os meios e os de granjear com a reputação própria, a glória para a pátria consiste em saber laborar a artilharia, devem pois todos sabê-la jogar com destreza, manejar com acerto e rabear com notoriedade.

As prerrogativas que a artilharia sobre os navios deve ter ou nas praças hão-de ser as primeiras pois é ela é o instrumento que derrota as armadas, defende praças e as ganha, por mais fortes que sejam como todos temos testemunhado em mil ocasiões, que a vulgaridade não ignora e por não ser molesto se não mencionam do que devemos tirar por consequência que se o instrumento da artilharia para a honra é o primeiro quem o pratica [fl. 455] na estimação não deve ter diferente lugar para que todos venham no conhecimento o que nos devemos aplicar AO exercício da artilharia, estudando as suas científicas máximas e prezando muito as suas activas operações.

Não parece impróprio depois de termos falado no manejo da artilharia, dizer alguma coisa dos seus géneros e espécies com as obrigações e propriedades da artilharia para que a saiba conhecer e carregar pelo seu calibre e natureza no que não vai menos do que a sua conservação e segurança das vidas de quem a laborar.

Todo o artilheiro com a razão de ser católico, para que Deus o ajude, deve ser sadio, animoso, corpulento e de índole juvenil para [fl. 455v] poder com o penoso trabalho da artilharia e não velho decrépito, como há muitos cujas praças são inúteis, sem forças nem agilidade para o exercício da sua profissão e menos entende o que é ser artilheiro que a bordo dos navios com gente semelhante, pois só servem de consumo dos mantimentos e de incomodar os mais. Deve saber ler e escrever para estudar as regras e máximas da artilharia as quais se fundam em científica teoria que na praxe se provam.

[fl. 526v] Quando se carrega com pólvora fina é com dois terços de bala e se é com a grossa é com a metade.

Cevar a artilharia com pólvora fina é encher-lhe os ouvidos para se poder escorvar prontamente.

O tiro ainda que para fazer maior efeito deve ser bem atacado à peça porém corre o risco de arrebentar.

Os tiros no mar fazem-se na consideração do navio andar ou estar parado.

A pontaria deve se fazer mais baixo do [que] alto para se empregar o tiro segundo Medrano.

[fl. 455v] **Capítulo XII - Dos instrumentos que deve ter todo o artilheiro**

O artilheiro que cuida em desempenhar *[fl. 456]* em desempenhar a sua obrigação deve ter um estojo com cinco agulhas quatro de ferro e uma latão, um compasso de pontas direitas, um calibre e um polvorinho e o que for mais curioso deve ter uma régua e de fora um esquadro, um facão uma tesoura e um bota-fogo, um compasso de pontas soltas e umas passadeiras de latão, uma régua de dez ou doze palmos, uma pedra de riscar e uma escala prima.

O compasso de pontas soltas e direitas com a régua serve-lhe para conhecer uma peça e traçar as colheres, cartuchos e passadeiras dar o vento, as balas e outras mais operações de artilharia.

[fl. 456v] O calibre é o segundo instrumento necessário ao artilheiro para conhecer a peça e sem ele não poderá vir no conhecimento dela é justamente a balança de todas as balas, porque nele estão marcados e numerados os diâmetros e pesos das balas de ferro, pedra e chumbo, desde uma libra até cem e com grande trabalho poderá o artilheiro saber o peso da bala sem o dito calibre, é este uma régua quadrada de pouco mais de um palmo, pode ser de latão ou madeira sólida e rija, por uma face tem assinados os diâmetros de ferro outra as balas de pedra e pela outra os diâmetros das balas de chumbo, enumerados de cinco em cinco, segundo o peso que responde a cada uma, na *[fl. 457]* última estão marcadas as polegadas das quais oito devem ser conteúdos justamente em um palmo craveiro, é dividido em dezassete partes iguais as quais se chamam linhas.

As cinco agulhas devem ser duas de ponta de diamante, com suas farpas pelas quinas, as quais servem para pelos ouvidos furar e romper os cartuchos depois de carregados na artilharia para se comunicar a pólvora da escorva com a carga, uma das agulhas deve ser de latão para servir de escorvas as peças de ferro, outra deve ter na ponta uma rosca de verruma para desempedernir os ouvidos, limpá-los ou tirar-lhes alguma escaravalha que por pequena se afunda, outra, uma agulha de meia cana ou goiva na ponta, com coisa de duas polegadas a qual serve para o mesmo fim para *[fl. 457v]* limpar os ouvidos e juntamente se conhecer a pólvora de que está carregada, se está molhada ou não, mas em lugar desta agulha de meia cana pode servir a de verruma, a quinta agulha é uma a que chamam saca metal, tem a ponta pequena e na parte dobrada em esquadra de sorte que possa entrar pelos ouvidos das peças, serve para tomar a grossura do metal naquela parte e assim também o diâmetro do oco para se saber se é seguido ou não.

A esquadra sendo de latão deve ser justamente a quarta parte do círculo, dividido por uma face em que noventa graus com minutos em divisões e, pela outra face, dividido em doze partes iguais a que chamam pontos de esquadro, que vem a compreender cada um deste sete graus e meio, serve esta para dar elevação às peças, ou reconhecer a em que está. Não tem uso a bordo dos navios.

O *[fl. 458]* polvorinho deve ser de chifre e de tal grandeza que possa levar duas ou três horas de pólvora, a qual deve ser da mais fina para escorvar a artilharia nas ocasiões e salvas.

O bota-fogo, sendo mais próprio para a terra do que para os navios, se bem que muitos estrangeiros o usam a seu bordo, em lugar do que praticamos tranças, o que é melhor por mais ligeiro, deve ser de pau de dois ou três palmos, de conveniente grossura, terá em um dos seus extremos uma argola com duas serpes para nelas se firmar a corda que há-de passar pela argola, depois de enlaçada a estria e no outro extremo terá espigão, para se cravar o bota-fogo a pique na coberta ou em trincho dentro de uma tina com água em lugar [de] serpes pode ter dois buracos para o mesmo fim.

[fl. 458v] O compasso de pontas voltas é muito necessário para reconhecer a artilharia, tomando com ele os diâmetros das grossuras dela, da culatra, reforço, munhões e na garganta para se saber a repartição de seus metais, tirar o vivo à peça e a procurar-lhe a carreta conveniente e também em falta das passadeiras deixar escolher algumas balas necessárias.

Passadeiras, devem ser de latão, em falta destas podem ser de madeira, são umas chapas redondas com sua asa, em cada uma delas tem aberto um círculo, os quais são de diferentes grandezas, servem para passar justamente por dentro dos ditos círculos as balas e separar as pertencentes aos calibres da artilharia.

A régua comprida com o unível serve para univelar ou reconhecer [fl. 459] a peça se estão bem univeladas os esplanados sobre o que joga a artilharia, o que tem prática nas praças e em lugar de esquadra sendo o unível diviso em doze partes que justamente responde à quarta parte do círculo pode servir para pôr a artilharia na elevação necessária.

A escala prima é um instrumento necessário para com ele se conhecer se a peça é ladeada ou não e quando o seja saber a que parte é ladeada, e quanto é o que se aparta o oco da peça do centro verdadeiro do metal em que devia ficar colocada.

A pedra de riscar com a régua pequena e compasso de pontas direitas servem para se exercitar e fazer sobre a dita pedra colheres, cartuchos, peças, carretas, dar vento às balas e repartir metais e muitas outras operações, como também algumas geométricas [fl. 459v] muito necessárias para a perfeita inteligência e satisfação do bom artilheiro.

Tesoura, serve para fazer os cartuchos boleados na ponta ou sejam de pano, papel ou pergaminho, que são os melhores, facão serve para cortar um cabo ou beta ou haste ou outra qualquer coisa necessária.

Capítulo XIII - Dos géneros da artilharia

Sem ciência, nem profissão não poderá ninguém escrever com acerto em matéria alguma e muito menos se nem nessa for ao menos curioso, cujo conhecimento próprio me priva de intentar dizer alguma coisa nesta profissão, mas como o nosso projecto se encaminha a instruir um oficial em todas as suas [fl. 460] operações que deve praticar sobre os navios e o saber da artilharia precisa para este fim seja mais prático do que teórico, com temos dito, do seu manejo teríamos concluído com o nosso intento, porém porque parece conveniente dar alguma luz e conhecimento da artilharia, cujas regras ainda que por vulgares com facilidade se saibam para que os que ignorarem sem muito traba-

lho as vejamos, diremos em suma que coisa é artilharia dando conhecimento dos seus géneros e espécies para se saber o seu calibre e por este se arbitrar a proporção da carga.

O que se entende artilharia?

Peças de ferro e bronze que se inventaram para tirar ao inimigo com pólvora e bala; o bronze um composto de metais, o ferro é um simples.

[fl. 460v] **Que géneros há de artilharia?**

Três são os géneros, o primeiro é de columbrina o segundo é de canhão, terceiro é de canhão pedreiro.

Toda a peça que tiver de vinte e seis diâmetros, do seu oco para cima, até 32 ou mais será do género de columbrina e a que tiver de quinze ou dezasseis até 25 será do segundo género e a que tiver de 12 até 14 diâmetros do seu oco principal, de comprido, será do terceiro género.

Por onde se conhecem os géneros?

Pelos comprimentos e pelas libras de bala que tiram assim se lhe dá o nome.

[fl. 461] **Que comprimento tem o primeiro género?**

O primeiro género tem de vinte e seis até vinte nove e trinta dois de boca original.

Que comprimento tem o segundo género?

O segundo género tem de quinze até vinte e cinco diâmetros de sua boca original.

O terceiro género que comprimento tem?

O terceiro género tem de 8 até catorze diâmetros de sua boca de comprido.

Em quantas espécies se divide o primeiro género e quantas libras de bala tiram?

Divide-se o primeiro género em seis espécies a saber: falconete, falcão, meio sagre, sagre, meia columbrina e columbrina, o falconete tira uma libra *[fl. 461v]* o falcão 2 libras, o meio sagre de três até quatro, o sagre de cinco até sete, a meia columbrina de oito até doze, a columbrina de quinze até vinte e seis.

Que grossuras de metal hão-de ter essas peças e como se lhes repartem?

As peças do primeiro género hão-de ter em esquadra no fogão 3 bocas e uma $\frac{1}{4}$, para que se lhe tirando uma de vão fiquem 2 – $\frac{1}{4}$ parte, que reduzidas a oitavos vem a ser, em circunferência, $\frac{9}{8}$ de metal maciço e nos munhões 2 bocas $\frac{3}{4}$, que tirando uma boca vem a ficar uma e $\frac{3}{4}$, que reduzida a oitavos vem a ser $\frac{3}{8}$ de metal maciço por banda e na jóia há-de ter *[fl. 462]* duas bocas, que tirando uma de vão vem a ficar outra meia de metal maciço por banda. As peças que passarem

desta repartição de metais se lhes dará o nome de reforçadas e tudo o que tiverem de mais dos três diâmetros na culatra e dois e meio nos munhões e dois na jóia será o reforço que terão e as que não chegarem a ter esta repartição serão singelas. Tudo que faltarem, repartição comum.

As peças deste primeiro género para serem legítimas, hão-de ter de comprido 28 até 32 e 33 diâmetros de seu comprimento e as que tiverem de 26 até 27 se chamarão bastardas.

Como se hão-de carregar essas peças sendo essa repartição de metal das comuns ou reforçadas, ou singelas?

As peças comuns ou reforçadas do primeiro género sendo falconetes ou sagres de uma libra [fl. 462v] até sete carregam-se com tanto peso de pólvora como de bala. As meias columbrinas que tiram de 8 libras de bala até doze, devem-se carregar com quatro quintos do peso da sua bala. As columbrinas de 12 libras para cima, até 25 devem ser carregadas com três quartos do peso da sua bala. As peças que passarem de 25 libras de bala para cima, das que há poucas, devem-se carregar por dois terços, o que é comum no carregar das columbrinas de 8 libras para cima, ainda que até doze e daí para cima, contanto que as peças sejam da repartição comum ou da proporção reforçadas.

As quantidades de pólvora, que ficam ditas com que se podem carregar as peças [fl. 463] do primeiro género, se entende sendo estas da repartição dos metais que fica declarado das peças comuns, porque se tiverem menos deve-se-lhes dar menos pólvora à sua carga, respeitando a falta que tiverem de metal porque se forem singelas e falsas se carregam por meio peso da sua bala.

Que medida devem ter os cartuchos deste primeiro género?

Os cartuchos para carregarem as peças do primeiro género que são falconetes e sagres com tanta pólvora como o peso da bala, terão três diâmetros de largo, seis de comprido e para carregarem com os quatro quintos para as meias columbrinas terão de comprido cinco diâmetros, tendo o cartucho geralmente, assim para o género sobredito como [fl. 463v] para os mais três diâmetros de largo, para carregar as columbrinas até 25 libras de bala com três quartos de peso terá o cartucho de comprido quatro diâmetros e dois terços e de 25 libras para cima, que se hão-de carregar com dois terços de pólvora de peso de bala, terá o cartucho de comprido quatro diâmetros.

***Nota:** Ainda que a bordo dos navios a artilharia não se carrega com coxarras se não com cartuchos e só servem aquelas para tirar as balas ou fazer sinais com pólvora molhada ou solta, contudo como se hão praticar, justo fica não ignorar-lhe a proporção que devem ter.*

[fl. 464] As chucharas para os falconetes ou sagres do primeiro género que carregam de uma libra até sete, tanto por tanto hão-de ter a manquilha que é aquela parte que se crava no soquete, de três diâmetros de bala de largo e um de comprido e de distância ou de pá para a pólvora, hão-de ter quatro diâmetros de comprido, da mesma bala e de largo um diâmetro e quatro quintos.

As cucharras para as meias columbrinas que tiram de oito até doze libras de bala, hão-de ter na manquilha três diâmetros de largo e de comprido dois terços a pá um diâmetro e quatro quintos de largo e de comprido três diâmetros.

As columbrinas de doze libras até vinte e cinco, que devem ser carregadas [fl. 464v] por três quartos de peso da sua bala, hão-de ter as proporções das meias columbrinas.

Capítulo XIV - Do segundo género da artilharia

Como se reconhecerão as peças do segundo género e suas espécies, que cartuchos e cocharras se lhes devem cortar, como também a carga que se lhe deve dar.

Em quantas espécies se reparte o segundo género da artilharia?

O segundo género da artilharia reparte-se em quatro espécies, a saber: quartos canhões que tiram de sete libras até oito de bala ou até nove sem chegar a dez, os terceiros canhões que tiram de dez até quinze libras de bala, meios canhões tiram de 25 para cima até 40 ou mais [fl. 465] libras de bala.

Que comprimento e repartição de metais terão estas espécies?

Os quartos canhões terão de comprimento de 22 até 24 diâmetros e se tiverem mais como de 24 para cima até 25 $\frac{1}{2}$ se dirão quartos canhões acolumbrinados, mas em chegando a 26 diâmetros se devem nomear por meias columbrinas bastardas. Os Quartos canhões terão a repartição dos metais na forma seguinte, na culatra hão-de ter três diâmetros, no reforço 2 $\frac{3}{4}$ nos munhões, pela parte dianteira deles, 2- $\frac{1}{2}$ e na jóia 2 diâmetros, estes se entende do oco da peça.

Os terceiros canhões devem ter de comprido 19 – 20 até 22 diâmetros e se passarem para cima até 24 se dirão acolumbrinados, a sua repartição dos metais [fl. 465v] será como a dos quartos canhões.

O comprimento verdadeiro dos meios canhões e canhões é de 18 até 19 diâmetros e ainda que lhes sejam permitido até 20 em passando deste termo para cima se chamarão acolumbrinados e em sendo menores se dirão bastardos.

A repartição dos meios canhões e canhões é na forma seguinte: na culatra têm 2 diâmetros e $\frac{7}{8}$, no reforço 2 - $\frac{2}{3}$, nos munhões pela parte dianteira 2 e na jóia 1 e 9 décimos.

As espécies que tiverem a repartição dos seus metais na ordem dita se dirão comuns, as que excederem se dirão reforçadas os que não chegarem se dirão falsos.

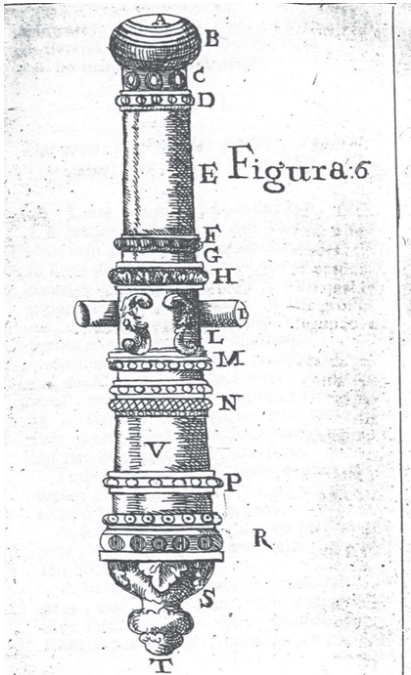
Com que quantidade de pólvora se devem carregar estas espécies de artilharia [fl. 466] e que proporção se há-de dar aos cartuchos e colheres?

Os quartos canhões devem ser carregados com $\frac{3}{4}$ do peso da sua bala e terão as cocharras de comprido, três diâmetros e $\frac{4}{5}$.

Os terços canhões se carregam-se por $\frac{3}{4}$ do peso da bala e terão as colheres 4 bocas de comprido e 3 de largo.

Os meios canhões carregam-se por $\frac{3}{4}$ do peso da bala e terão as cocharras de comprido 2 diâmetros e quatro quintos.

Os canhões carregam-se com a metade do peso da bala e devem ter as suas colheres de comprimento 2 diâmetros e $\frac{3}{8}$.



Taboada das livras de pólvora que pertence a cada calibre.

§. VI.

Peço da bala	Livras de polv. onças.	Peço da bala	Livras de polv. onças.	Peço da bala	Livras de polv. onças.
1	1 0	17	11 4	33	16 8
2	2 0	18	12 0	34	17 0
3	3 0	19	9 8	35	17 8
4	4 0	20	10 0	36	18 0
5	5 0	21	10 8	37	18 8
6	6 0	22	11 0	38	19 0
7	7 0	23	11 8	39	19 8
8	8 0	24	12 0	40	20 0
9	6 0	25	12 8	41	20 8
10	6 10	26	13 0	42	21 0
11	7 4	27	13 8	43	21 8
12	8 0	28	14 0	44	22 0
13	8 10	29	14 8	45	22 8
14	9 4	30	15 0	46	23 0
15	10 0	31	15 8	47	23 8
16	10 10	32	16 0	48	24 0

Peça de artilharia usada para ilustrar a nomenclatura e tabuada das cargas de pólvora in, António de Novaes Ferram, *Memórias Militares de António do Couto de Castelo Branco*, Amsterdam, en Caza de Miguel Diaz, 1719.

Nota: O género de canhão é o que se pratica a bordo dos navios e ainda nas campanhas por ser o mais manual, com vigor bastante para bater [fl. 466v] porque o columbrino é quase inamovível, razão porque só nas praças é que se pratica.

A artilharia fabricada hoje para artilhar os navios, é quase sem diferença de uma mesma repartição de metais na proporção da carga de meio peso da bala que tira.

Os cartuchos para carregar os quartos canhões que é com os $\frac{3}{4}$ terão de largo três diâmetros como geralmente os mais, e de comprimento 4 e $\frac{2}{3}$, os terços canhões para carregarem com os $\frac{2}{3}$ terão os cartuchos de comprimento 1 diâmetro e $\frac{3}{5}$, os meios canhões para carregarem por $\frac{2}{3}$ ou $\frac{3}{5}$ de peso da bala, terão de comprimento 3 diâmetros e $\frac{4}{5}$ e para se carregarem os canhões por a metade do peso da sua bala terão os cartuchos de comprimento 3 diâmetros e $\frac{1}{4}$.

[fl. 467] **Capítulo XV - Do terceiro género da artilharia**

Resta tratarmos do terceiro género da artilharia expondo as suas espécies, cargas, cartuchos e colheres que é o fim que levamos para O saber praticar, deixando a sua teórica e mais filigranas da artilharia aos professores dela.

Em que espécies se divide o terceiro género da artilharia e qual é?

O terceiro género da artilharia divide-se também em quatro espécies a que se chamam canhões pedreiros, porque só tiram com balas de pedra e ainda que a bordo dos navios portugueses se não pratiquem, muitos estrangeiros, principalmente levantinos os trazem, como os venezianos e turcos, que na batalha que com eles tivemos, deitaram-nos a bordo balas de pedra de cento e treze arráteis, [fl. 467v] como trouxemos a Lisboa, divide-se pois o terceiro género em quarto canhão pedreiro, terço canhão pedreiro, meio canhão pedreiro e canhão pedreiro.

Que diâmetro de comprido e calibres de bala jogam estas espécies de terceiro género da artilharia?

O terceiro género da artilharia tem de comprido oito até doze diâmetros da sua boca, o quarto canhão pedreiro tira de 4 até 10 libras de bala, o terceiro tira de 11 até 15, o meio canhão tira de 16 até 25 e o canhão pedreiro tira de 26 até 40 libras de bala de pedra a qual deve ser dura para se não desfazer ao impulso da inflamação da pólvora.

Que repartição de metais tem o género terceiro nas suas espécies?

[fl. 468] As peças do terceiro género são diferentes entre si porque umas são traçadas pelo sexto, outras pelo quinto, e outras pela metade.

E como saberemos as que são traçadas pelo sexto, quinto ou a metade?

As a tiverem na boca da câmara $\frac{4}{6}$ serão traçadas pelo sexto, as que forem traçadas pelo quinto terão na boca quatro quintos e as que tiverem na boca da câmara metade da boca original, serão traçadas pela metade e estas partes serão da boca original, ficando o releixo ou gengiva com a sexta parte ou quinta ou metade por banda.

Que repartição tem o canhão traçado pelo sexto?

O canhão traçado pelo sexto se reparte a sua boca original em seis partes, [fl. 468v] quatro delas é o diâmetro da câmara, ficando o releixo ou gengiva com uma sexta parte da boca original por banda, tem este em esquadra no fogão 2 bocas e meia que tirando uma de vão fica uma e meia de metal maciço $\frac{3}{4}$ por banda, nos munhões tem 2 bocas e um quarto de que tirando boca e meia de vão ficam $\frac{3}{4}$ de metal por banda $\frac{1}{4}$ e $\frac{1}{2}$ e na jóia tem 2 bocas de que tirando boca e meia de vão fica meia, um quarto por banda.

E porque as peças são traçadas pelo quinto?

As peças que forem traçadas pelo quinto se reparte a sua boca original em 5 partes, três delas é o diâmetro da câmara e fica o releixo ou gengiva com uma quinta parte da boca original por banda,

têm estas em esquadra [fl. 469] no fogão 3 bocas da câmara, de que tirando uma de vão fica outra e meia de metal maciço por banda e nos munhões tem 2 bocas e $\frac{2}{3}$ de a tirando uma e $\frac{2}{3}$ de vão fica uma e meia de metal maciço por banda e na jóia tem 2 bocas e $\frac{1}{3}$ de que tirando uma ficam $\frac{2}{3}$, um terço de metal maciço por banda.

Que repartição tem o canhão traçado por a metade?

O canhão traçado por a metade se reparte a sua boca original em 2 partes, uma delas é o diâmetro da câmara ficando o releixo ou gengiva com um quarto por banda, de metal maciço, tem este em esquadra no fogão 3 bocas da câmara de que tirando uma de vão ficam 2 de metal maciço por banda, nos munhões [fl. 469v] tem as mesmas três bocas, de que tirando 2 de vão fica uma e meia de metal maciço por banda e na jóia 2 e $\frac{1}{2}$, de que tirando 2 de vão, fica meia e um quarto por banda.

Como se carregam estas espécies de canhão e se lhes cortam cartuchos e cocharras?

Os canhões que forem traçados pelo quinto e pela metade se carregam por metade do peso da bala e se lhe cortam as cocharras por três diâmetros de boca da câmara de comprido, tirando o vento ficam 2 francos para a pólvora e duas de largo na sua cana e três na sua fêmea, os cartuchos por outros três diâmetros de comprido sem tirar o vento e três de largo.

Os canhões que forem traçados pelo sexto carregam-se com tanta [fl. 470] pólvora como o peso da bala, corta-se-lhe a cocharra por três diâmetros e um terço de comprido 2 e $\frac{1}{3}$ franco para a pólvora e 2 de largo na sua cana e 3 na sua fêmea e os cartuchos por 3 e $\frac{1}{3}$ de comprido e 3 de largo.

Quais são as peças encampanadas?

As peças encampanadas são aquelas que o vão ou a alma da peça não é seguido, e antes de chegar ao fogão um diâmetro e $\frac{3}{4}$ vão estreitando de sorte que quando chega ao fogão $\frac{2}{5}$ tem de estreito meia boca, tem em esquadra no fogão 2 bocas e $\frac{3}{4}$ da sua boca original, de que tirando os $\frac{3}{5}$ de vão ficam 2 bocas de metal maciço, uma por banda, nos munhões tem 2 bocas, de que tirando uma de vão fica outra, uma de metal maciço por banda.

[fl. 470v] Com que quantidade de pólvora se carregam e como se lhe cortam as cocharras e cartuchos?

As peças encampanadas carregam-se pelos $\frac{2}{3}$ da sua bala e se lhe corta a cocharra por 4 diâmetros de comprido, tirando o vento ficam 2 de sua boca original e 2 do mais encampanado da peça, que é o mais estreito e 2 na sua cana e 3 na sua fêmea e os cartuchos por 4 diâmetros de comprido e 3 de largo da boca original.

Nota: É suposto bajam peças encamaradas e seguidas que pertençam a este género da artilharia, como os pedreiros que tiram com recâmaras, sendo aquelas peças de culatra, fogão e boca como não tem já hoje prática por sua total fraqueza e serem inúteis [fl. 471] e menos se fundem, o que nos escusa o tratar-mos delas pois é supérfluo saber o que se não há-de tratar.

Não autorizamos a doutrina referida por ser a que os artilheiros seguem e o comumente anda em postilhas e nos mais versados, que neste caso a vulgaridade aprova, pois a razão de ser geralmente seguida é da maior autoridade, que suposto possa padecer arguências não na fazem menos sólida, nem são elas as mais aceites, porém como só pretendemos pôr um artilheiro destro a bordo de qualquer navio, apontamos-lhe o que é comum no uso da artilharia para o seu manejo sem disputa, nem averiguar a opinião mais provável, tendo por esta o que na praxe é mais seguida para que se possa instruir no conhecimento da peça, na carga que demanda o seu calibre, segundo a repartição dos seus metais no que não vai menos que a conservação da própria vida dos camaradas e da mesma peça e no seu manejo para a saber laborar assim no combate, como fora dele, cuja intenção nos absolve da especulativa que sobre a matéria pode haver.

[fl. 474v em branco]

[fl. 472] **Tratado Duodécimo**

**Da ordem de comboiar frotas,
fazer curso, com ordem de batalha e
advertências necessárias para o combate**

Capítulo I - Da ordem de comboiar frotas

Com sofrimento e boa ordem se conservam as frotas em viagem para todos a possam fazer em conserva, sem se desgarrarem ou apartarem ou por ruins veleiros ou por descuido da mareação, do que de ordinário sucede, ficando expostos ao encontro dos corsários e ao perigo dos mares, vindo a acharem-se nesses sem companhia nem socorro, cujos danos se evitam dando bom comboio aos navios e estes seguindo aquele com vigilância e cuidado, para se não apartarem da sua companhia.

O cabo que dá o comboio deve compassar-se no curso com o navio mais ronceiro que comboiar e por seu exemplo todos os mais fazerem o mesmo sem que seja algum dispensado do contrário porque de outra sorte não poderá haver conserva.

Os navios menos veleiros em corpo de frota farão toda a força de vela que puderem aguentar, observando a sua possibilidade em conservação das suas árvores, que perdidas ou perderão a conserva ou demorarão a viagem, em grave dano dos companheiros ao que deve atender o que dá o comboio para não fazer forcejar os navios com mais pano do que eles puderem sofrer, tendo porém a advertência de os aplicar não consentindo de nenhum modo que algum dos comboiados e maus de vela se demorem ou deixem de velejar sempre e tudo o que puderem.

Os navios ronceiros e maus de vela também se lhes dá reboque o que há-de ser, sendo assim, [fl. 472v] os que dão o reboque, como os rebocados, novos e de boa construção em mar chão

e em bom tempo, que sem estas circunstâncias será perder os navios e não conduzi-los, convertendo-se o benefício do reboque em dano dos rebocados.

Quem dá o comboio deve velejar de noite com o pano com que anoitecer, que será aquele com que se compassem os navios menos veleiros.

Os navios em frota devem observar o tempo tanto que for acalmando para se irem dividindo, de sorte que não fiquem na calma juntos que se possam abalroar e assim terão o mesmo cuidado de noite e principalmente nas manobras, pelo que acenderão dois faróis, um à proa e outro à popa por se não investirem.

Os navios mercantes andarão sempre a sotavento dos navios de guerra e pela popa do seu cabo, em distâncias compassadas, que ainda que nelas não pode haver ordem pode haver todo o cuidado que convém que eles tenham para sua conservação.

Por motivo algum se devem apartar os navios comboiados dos seus combóis, pelo que darão fundo nos portos em que surgirem os de guerra e só se estes andarem à vela o poderão fazer, o mesmo na entrada das barras ou baías, entrarão primeiros os comboiados e na sua retaguarda os combóis.

Os combóis devem andar a barlavento na vanguarda e retaguarda seguindo todos a capitânia que sempre ocupa a vanguarda de dia, com a sua insígnia e de noite com os faróis, ocupando a retaguarda o segundo cabo.

Todos os navios devem observar com particular vigilância os sinais do seu cabo e, para que os não ignorem ou lhes faça novidade alguma, hão-de fazer o possível por trazer de memória o Regimento dos Sinais, ao menos devem tê-lo lido, com repetição e frequência, para que se façam práticos e [fl. 473] entendam o uso deles.

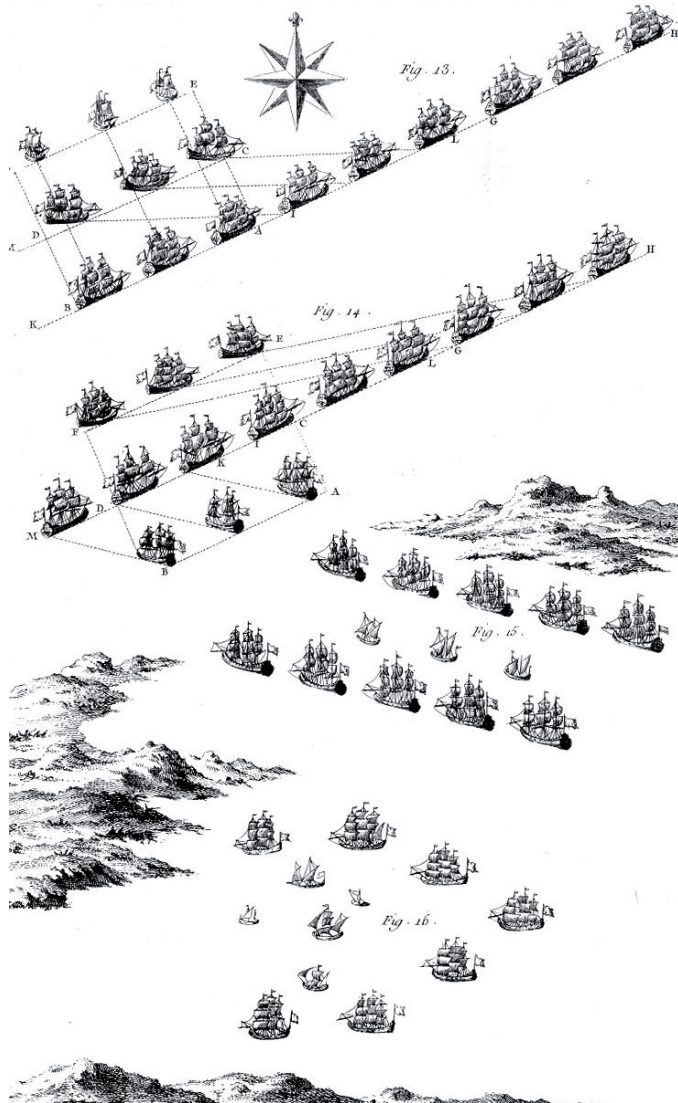
No entrar ou sair dos portos não há primazia, como também no dar fundo quando o tempo o não permita, porque se há ordem e há lugar para o fazer dá-se fundo em linha ou segundo a ordem.

Os navios não só não devem andar a barlavento dos combóis ou cabo por sua conservação, para que o inimigo os não apanhe fora do corpo da frota ou para que escasseando o vento não venham a ficar sotaventeados, o que fará arribar a frota e poder ser inconveniente, como por que é incivildade entre os navios que os subordinados andem avançados a quem os subordina, pois é devida a cortesia a quem nos governa e que tenha o melhor lugar quem nos manda.

Os navios que dão comboio, como companheiros, devem andar a barlavento e no centro da linha que se considera formada do primeiro-cabo até ao segundo, para que venham os navios comboiados sempre cobertos e no caso de necessitarem de algum socorro para que lho prestem incontinentemente, no que deve haver todo o cuidado, que por muitas vezes por se não deixar deitar uma lancha fora ou escaler, a tempo, se perde um navio e periga a gente.

Os navios em frota no caso de entrarem em calma terão todo o cuidado, como dissemos já, de se apartarem e, se a calma for tal que não governem, logo deitarão os escaleres fora e se rebocarão por

evitarem os danos e ainda a última desgraça se se abalroarem, principalmente se houver vaga de mar e ficarem os navios jogando.



Esquadra manobrando, in *L'Encyclopédie de d'Alembert et Diderot*, Paris, 1751 – 1772, Marine, Evolutions navalles, Pl. VI.

Os navios em frota, ao sair e entrar nos portos principiando viagem ou findando, devem saudar o seu cabo somente em sinal de obediência e de conhecimento da maioria com que os subordina e a ninguém mais salvarão, nem as torres ou fortalezas ou encontro de navios, ainda que o cabo o faça. Durante a viagem é lícito saber do seu cabo o que seja, pondo por seu sotavento e perguntando como vai o cabo, com todo o cortejo comum, depois do que se lhe dão três boas viagens salvando-o no fim da última, mas não é o mais versado pelo que poucos o praticam.

[fl. 473v] Da mesma sorte os navios de guerra praticam estas salutações mandando cumprimentar, nos dias de calma, o seu cabo discriminando as salvas por evitar a despesa que é considerável que elas fazem, porém é política salvar o cabo no princípio e fim da viagem.

Não é lícito em corpo de frota salvar a pessoa alguma particular, nem fazer festejos com a artilharia e menos sinais particulares, porque só se hão-de ver os da capitânia e de quem tiver jurisdição de lhos repetir, assim como os que comandar o regimento que cada um faça ou para pedir socorro, falar ou fazer os avisos que lhe tocarem.

Quando o cabo quiser falar aos navios e fizer sinal para isso, devem logo ir aqueles ou aquele que chamar e fazer força de vela até se pôr a barlavento da alheta do navio do cabo e logo arribar para sotavento, onde se conserva por algum tempo à fala atravessando ou indo velejando e, da mesma sorte, largará o seu escaler a barlavento e a vante deixando-se logo ficar sobre para se pôr a sotavento.

O cabo para falar deve desvelejar ou por à capa e, depois de receber o escaler ou botes, fará força de vela para o largar na vanguarda dos navios.

Para se falar a qualquer navio é necessário velejar até emparelhar pela sua alheta de barlavento, chegando à distância que se possa ouvir a voz e, em acabando, se o navio a quem falo é de mais respeito do que o meu fico pela popa braceando sobre e logo arribo para sotavento.

Os navios nos dias de serração seguirão todo o seu regimento, muito pontualmente, fazendo os sinais que devem mandar, sem que velejem mais ou menos por que não percam a conserva desencontrando-se nos movimentos.

Os navios em frota tanto que se encontrarem navios de maior fogo logo se unirão a sotavento dos combóis ou grivarão para barlavento de sorte que fiquem separados [fl. 474] dos navios demais, dando lugar aos de guerra que os possam cobrir, assim por continência militar como segurança própria, no caso de ser encontro com inimigo.

Quem combóia não deve dar caça e menos reconhecer os navios que encontrar, se perder caminho e só lhe toca reconhecer os navios se os encontra no seu rumo.

Toda a boa conservação e a ordem dos navios juntos contem-se em um bom Regimento de Sinais, tendo boa observância assim nele como na mareação, compassando-se o que dá o comboio com o navio comboiado que menos anda, o que considerado nos exime de toda a

advertência que poderíamos fazer a respeito de comboiar frotas, pois para bem o fazer basta só seguir o regimento que exporemos.

Os navio que entrarem em perdição que seja necessário abandoná-los devem se lhe salvar só a gente sem curar de mais, que se não salvar tudo não convém pôr a salvo parte pela má presunção que recebe quem experimenta a perca.

[fl. 474v em branco]

[fl. 533] Para a política das bandeiras que divida a armada em esquadras cada esquadra porta a divisa no tope do seu mandante, com a distinção de bandeiras e galhardetes.

Como a salva se faz por sinal de respeito ou de submissão ou de alegria e festa de honra, disparando certo número de peças a sotavento, carregando o pano arriba, metade das velas ou todas ou especialmente a maior em testemunho de submissão.

***[fl. 475]* Ordens e sinais para se reger uma armada ou frota debaixo de comboio, assim no porto como em viagem.**

Sinais para fazer de vela

Artigo 1

Na véspera do dia em que me hei-de fazer à vela para seguir viagem, para todos os navios da conserva terem entendido, largarei uma bandeira vermelha à quadra e tirarei uma peça.

Artig.	Sinais	Tiros	Movimento
01 B.V.	Uma bandeira vermelha à quadra, estando surto.	01	É para me fazer a vela no dia seguinte e todos os mais navios.
02	A gávea desfeita sobre o cesto.	01	É para levar a primeira âncora.
03	A gávea e velacho caçado.	01	É para levar a segunda âncora e todos se fizerem á vela com a brevidade que puderem.
04	As gáveas largas estando surto.	00	É para se preparar toda a frota e mais navios para darem à vela.
05	As gáveas largas estando dado fundo.	01	É para largar as amarras sobre bóias.
06	As gáveas largas estando surto.	02	É para cortar as amarras.
07 B.Az.	Bandeira azul à quadra.	01	É para dar fundo à primeira âncora.
08 B.Hol	Uma bandeira holandesa à quadra.	02	É para dar fundo à segunda âncora.

[fl. 475v] **Sinais para andar à vela**

O cabo tanto que largar bandeira nacional todos os mais navios farão o próprio, principalmente nos encontros dos navios.

Artig.	Sinais	Tiros	Movimento
01 B.C.	Uma bandeira colhida na popa.		É para vir á fala o navio que estiver mais perto.
02	Uma flâmula no tope do mastro da mezena.	01	É para virem as lanchas dos navios a bordo.
03 F.	Uma flâmula na pena da mezena.	01	É para acudir as lanchas a algum navio, se estiver em perigo.
04 B.P.	A bandeira portuguesa à quadra e um galhardete no penol da mezena.	03	É para virem a bordo todos os pilotos.
05 B.V.	Um galhardete no pau da bandeira e uma bandeira vermelha na pena da mezena.	01	É para virem a fala todos os navio passando pela popa.
06 B.V.	Uma bandeira vermelha no lais do joanete grande	01	É para dar por dávante toda a frota.
07 B.V.	Sinal acima com um galhardete na pena da mezena.	02	É para dar por dávante, somente os navios de sotavento.
08 B.V.	Uma bandeira vermelha no tope de proa.	02	É para arribar toda a frota.
09 B.V.	O mesmo sinal acima com um galhardete no lais do velacho.	02	É para arribarem somente os navios de barlavento.
10 B.Az.	Uma bandeira azul no lais do joanete grande.	01	É para por à capa toda a frota .
11 B.B.	Uma bandeira branca no tope grande digo no lais do joanete grande .	01	É para velejar toda a frota.
12 B.B.	Uma bandeira no lais do joanete grande.	02	É para fazer força de vela.

[fl. 476] Todo o navio que for debaixo de bandeira de comboio, que espontaneamente se apartar, incorrerá nas penas que são impostas segundo o Regimento novo.

Sendo caso que algum navio se aparte da frota fará todo o possível por se incorporar outra vez, vendo a derrota que levavam e o vento que houver reinado, para seguir o caminho de o poder fazer e tornando-se a avistar, o que tiver o vento arriará o velacho com uma peça e o de sotavento corresponderá arriando a gávea com duas peças e, se se encontrarem em papafigos, o que tiver o vento carregará os estingues á vela grande com uma peça e o de sotavento carregará os estingues ao traquete com duas peças e conhecidos este sinais o de barlavento arribará e unidos seguirão viagem.

Sinais dos navios particulares para o cabo

Artig.	Sinais	Tiros	Aviso
01 B.C.	Bandeira colhida a popa.		É navio de mais e tantos forem tantas vezes a içará até que seja correspondido pelo cabo.
02 B.C.	Bandeira colhida no mastro de proa.	02	É para falar ao cabo.
03 B.L.	Bandeiras largas a popa e proa.	02	É terra á vista, com duas peças debaixo
04 B.P.	Bandeira portuguesa no tope grande.	02	É a pedir socorro por padecer alguma avaria
05	Pôr à matroca com alguma divisa na enxárcia do vento que capeie.	02	É pedir socorro por haver motim
06	Pondo à capa por faltar algum navio.		Quem tiver noticias de navio que falte na conserva onde demora di-lo-á ao cabo por não perder tempo.

[fl. 476v] **Sinais para de noite**

O cabo sempre acenderá os seus faróis de popa e gávea e em sendo ruim o tempo farão todos farol e nas noites muito tenebrosas, principalmente havendo calma, farão todos farol à popa e proa.

As peças que se atirarem devem ser todas de um bordo, para não haver equivocação.

Artig.	Sinais de luzes	Tiros	Cucharas	Movimentos
01	Um lampião na pena da mezena.	02	02	É para levar a primeira âncora e responderão os navios com um lampião na enxárcia grande da parte que se veja.
02	O mesmo sinal.	01	01	É para levar a segunda âncora, responderão os navios.
03	O mesmo sinal.	03	03	É para largar as amarras sobre bóias, responderão.
04	O mesmo sinal.	04	04	É para picar as amarras e dar a volta com brevidade, responderão.
05	Dois lampiões um no tope da gata outro na pena da mezena.	03	03	É para dar fundo à primeira âncora e responderão os navios, depois surtos, com farol à popa e proa.
06	O mesmo sinal.	04	04	É para surgir a segunda âncora, responderão os navios com um lampião na mezena.
07	Dois lampiões na enxárcia do mastro grande um em cima do outro.	05	05	É para largar as amarras por mão, responderão os navios com uma luz na mesma parte.

[fl. 477] Sinais para quando se andar á vela

Artig.	Sinais de luzes	Tiros	Fogos	Movimentos
	Um lampião no pau da bandeira.	04	04	É para pôr à capa com amuras a bombordo enquanto durar à capa os navios farão farol.
02	Um lampião no pau da bandeira outro na pena da mezena.	05	05	É para por à capa com amura a estibordo e farão farol.
03	Estando à capa.	07	07	É para velejar, os navios apagarão os faróis.
04	Um lampião na gávea de velacho.	06	06	É para virar em roda, amura por amura, responderão com um lampião no gurupés.
05	Um lampião no tope de proa. O farol com uma luz na gávea nos navios particulares.	02 02	02	É para dar por dâvante, responderão com um farol. É navio demais o que responderá o cabo com uma peça e duas cocharras e os navios se aproximarão a ele.
06	Uma quantidade de luzes na enxárcia.	02		É vista de terra ou baixo, do que se desviará.
07	Três luzes na enxárcia grande com o seu farol.	04	04	É pedir socorro.
08	O farol da gávea apagado, o grande aceso somente.	02	03	É para todos os navios acenderem o seu.
09	Depois do mesmo sinal repetido lhe.	02	03	É para apagarem os faróis os navios mercantes, mas ficam os combóis com eles acesos.

[fl. 477v] Se acaso de algum navio se apartar da conserva, se se tornar a avistar, de noite, o que tiver o vento acenderá quatro luzes perpendiculares na pena da mezena com lampião no gurupés e o que não tiver o vento, responderá com lampiões na gávea grande e uma no velacho e então arribará o de barlavento e pedirá e se dará a senha.

Se de noite carregar algum tempo que obrigue a dar a popa, o cabo com os faróis acesos nos lais da verga seca e um no gurupés, irá fazendo cocharras e tiros soltos, amiúdo, os mais navios farão farol e terão cuidado no seguir e de evitar as abalroagens.

Sinais para o tempo da névoa

Todos os navios terão cuidado atirar amiúdo, tocar sinos, tambores, dar carga de fuzil, para evitar as abalroadas que de contrário são infalíveis.

Artig.	Sinais de artilharia	Tiros	Movimentos
1	Uma peça de ampulheta a ampulheta.		É para velejar com o mesmo pano.
2	Peças.	2	É para largar mais pano.
3	Peças.	3	É para ferrarem o pano que houverem largado demais .
4	Peças.	4	É para os navios porem à capa com amuras a bombordo.
5	Peças.	5	É para os navios porem à capa com amuras a estibordo.
6	Peças.	6	É para os navios marearem.
7	Peças.	7	É para dar por dávante.
8	Peças.	8	É para arribar em roda.

[fl. 478] Sinais particulares para os combóis

Artig.	Sinais de bandeira	Tiros	Movimentos
1	Bandeira colhida na pena da mezena.	1	É para me falar o combói navio e, se quiser falar ao cabo, fará o mesmo.
2	O mesmo sinal .	2	É para vir o escaler a bordo.
3	O mesmo com bandeira à quadra.	2	É para vir a bordo o capitão do combói navio
4	Este sinal.	3	É para virem todos os capitães dos combóis a bordo do cabo. Os tiros serão dados com intervalo.
5	Um galhardete no mastaréu da gata.	1	É para vir à fala o combói navio e, para falar ao cabo, fará o mesmo sinal.
	Uma bandeira no tope de proa com bandeira larga.	1	É para falar ao segundo cabo e, para este falar ao primeiro, fará o mesmo sinal.
	O mesmo sinal com bandeira à quadra.	3	É para que venha a bordo o segundo cabo.

Santos que hão-de guardar de noite todos os navios em conserva

Dias	Santos	Senhas
Domingo	Nossa Senhora da Conceição	Cabo Verde
Segunda-feira	Almas Santas	Guiné
Terça-feira	Nossa Senhora do Pilar	Cacheu
Quarta-feira	Nossa Senhora da Penha de França	Angola
Quinta-feira	Nossa Senhora das Necessidades	Mina
Sexta-feira	O Santíssimo Sacramento	Sena
Sábado	Nossa Senhora da Madre de Deus	Meca

[fl. 478v] Instrução para o encontro dos inimigos

Quando se avistarem navios que se conheça serem inimigos, que seja necessário entrar em combate, observará a frota os sinais seguintes.

Artig.	Sinais de bandeira	Tiros	Movimentos
1	Uma bandeira branca no tope grande.	1	É para os navios se porem pela popa do cabo.
2	Uma bandeira azul no tope da mezena.	1	É para os navios se porem unidos pela proa do cabo.
3	Uma bandeira vermelha no tope do mastro do traquete.	1	É para os navios se porem a sotavento.
4	Uma bandeira holandesa no tope grande.	1	É para os navio se porem a barlavento.
5	Um galhardete verde no tope de proa.	1	É para se porem os navios todos em retirada, como melhor possam.
6	Uma bandeira inglesa no tope do mastro do traquete.	2	É para os navios que forem em retirada esperarem pelo cabo.
7	Um galhardete holandês no tope do mastro do traquete.	3	É para todos os navios se porem ao largo do cabo pela parte contrária de donde vier o inimigo.

Nenhum navio fará movimento algum ainda que o cabo o faça, sem fazer os sinais o que mandem, havendo todo o cuidado ao mesmo tempo com prontidão sem equivocação.

[fl. 479 a 480v em branco]

[fl. 481] Capítulo II - Como se deve fazer corso

O corso mais pertence a piratas do que capitães de nome, porém convém conhecer o mal para se lhe atalhar o dano, não queremos insinuar o direito, porém queremos fazer os avisos necessários para o que é permitido.

O corso mais se vale de estratagemas e fingimentos do que da força, se bem que sem esta não pode o corsista fazer presa, porém para a poder aplicar é-lhe necessário valer-se de alguma indústria porque os movimentos dos navios são comuns e livres e sempre fica senhor da campanha o que mais anda, é preciso a quem faz o corso, nos encontros dos navios, simular-se no intento a que anda e muito mais se não tem barlavento ou está em distância larga de quem reconhecer.

Com a distinção de pirata a corsista, porque aquele é o que no mar insulta os navios e este o que lhe dá caça e os persegue para os render e destruir, faremos pois algumas advertências uteis para esse fim.

Quem faz o corso deve cuidar muito em andar bem e o mais que possa ser, porque assim escalará os mares e reconhecerá toda a embarcação que encontrar, sem deixar de fazer esta diligência com qualquer, porque no mar não há navio bom nem bandeira verdadeira.

E, porque tem sucedido, encontrarem-se os navios e saudarem-se com vivas em boa amizade e a esse tempo dar uma banda com bala miúda, por estar então a gente na enxárcia, será sempre útil não medir com os navios quando se derem os vivas, tendo a companhia da guarda em armas e algumas peças prontas com as tranças acesas.

[fl. 481v] Sempre que se avistar navio deve pegar nas armas a companhia que tiver a guarda, principalmente vindo à fala ou o escaler a bordo e da mesma sorte deve estar a artilharia escorvada e desatracada e alguns artilheiros a ela e os sota condestáveis com as tranças na mão, por que não há no mar navio seguro e porque não pareça pouca confiança esta útil cautela deve se dar esta ordem antes que deva ter prática, sem dispensar nunca nela para que pareça rigor de estilo militar e não receio, por que quem não cuidar na honra com tempo pouco lhe levará o cuidar os meios de a conservar.

O navio que faz o corso deve andar limpo e ensebado assim pelo fundo como nas obras mortas, aparelhado com todo o pano e esse novo, como também a enxárcia, para poder velejar e forcejar na ocasião da caça, se crescer o vento e durar o empenho.

Deve cuidar pouco do asseio do costado para se fingir navio de viagem e menos deve trazer grimpas, insígnias ou faróis que o justifique navio de força, quero dizer que ande com o costado por raspar e desenfestado para que pareça navio de pouca gente e possa enganar na vista, pois lícitamente o pode fazer sem palavra a quem é lícito tirar a vida com violência.

Deve o navio que faz o corso andar sempre safo, com a artilharia pronta, trazendo a do convés em meias voltas e parte dessa escorvada, tranças acesas para toda a hora usar dela que

lhe seja necessário de sorte que deve andar esquipado e preparado para de repente entrar em combate, como apontámos no tratado da economia.

Sempre e quando veja que algum navio o quer reconhecer deve fazer manco, dando a entender que se retira [fl. 482] sem fingir muito, por se não alargar, para o que governará através para não seguir, tendo todo o cuidado de chegar à fala para examinar o navio que é e por segurar a gente no verdadeiro conhecimento dele, que sempre diz o contrário da verdade.

O escaler em viagem não convém trazê-lo pela popa e menos nos nossos mares ou andando a corso, porque detêm o navio e vai com o risco de se perder. Nos mares de levante bem se pode trazer fora, não andando a corso, porque é mar de patas.

Todo o navio que se avistar se lhe deve dar caça, com as tranças na mão e em chegando à fala logo mandará o seu escaler para examinar que navio é, de donde vem para onde vai, que carga leva e que passaporte trás, para que conhecendo se é inimigo ou pirata ou levantado simulado, o faça boa presa, como também ver se traz fazenda de contra bando, como munições de guerra e de navios.

Quem anda a corso ou de guarda costa, que é o mesmo, deve mandar o seu escaler a bordo de todos os navios que encontrar, porque se são de menos força do que ele é reconhecê-los e se são de mais ou de maior graduação vai cumprimentar o cabo, o que é justo em razão da boa amizade e cortesia militar e ainda que alguns navio de meia força façam o contrário, como os ingleses, que não mandam nem pedem, o que não pode fazer nação alguma salvo entre os seus nacionais, não se livram nem podem eximir-se de que os visitem sem que nisto haja duelo nem pundonor de nação para se disputar, porque como os navios podem e as senhas mentem, é necessário que o exame os justifique.

Os ingleses todo o navio que encontram mandam a seu bordo o seu escaler, isto se entende entre navios de guerra e com os navios estrangeiros, ainda que de mercancia.

Fazendo-se corso debaixo de bandeira, o navio que der a caça, se lha tomarem, não deve entrar em combate sem sinal do seu cabo, o mesmo se entende em corpo da armada, [fl. 482v] nenhum navio deve entrar na peleja sem sinal do comandante ou general, ainda que o inimigo o principie, excepto se o abordar.

O navio que anda a corso sempre à primeira vista do encontro dos navios, deve largar a bandeira que tiver paz com o seu com o seu inimigo, o que não arriará sem chegar à fala e ter o navio do encontro debaixo de tiro bom de artilharia, que então arriará e largará a própria e a firmará com uma peça para sotavento.

A bandeira larga-se a boa distância de se conhecer ou ao passar um navio por outro, em bordo em contrário, sem se falarem ao se não falta, porque o largar a bandeira é civilidade que os navios rendem uns aos outros e será grosseria deixar de tirar o chapéu a quem me corteja.

Quando os navios são remissos e descuidados em largar a bandeira pode o navio de maior força pedi-la, o que se faz largando a sua e atirando uma peça com advertência que sendo só, é firmar a bandeira mas, repetida é pedi-la. Se o navio a quem se pede a não larga, no que se não falta, por ser honra própria mostrar e defender cada um a bandeira que serve e se a tem larga é pedir escalar à segunda peça.

Como do comboiar frotas e fazer corso em razão de lhe segurar o fim resulte, com base e todas as disposições e avisos que para esse efeito se fazem, se encaminhem a conseguir na ocasião a glória o que só pode ser por meio de saber combater, diremos pois como devem os navios meter-se em linha de batalha, para agora guardamos esta para coroarmos a obra com o último emprego dos navios de guerra, que pouco importará que logrem esse nome não sabendo na batalha desempenhar-lhes as acções, toda a ideia se encaminha em conseguir o fim de que se pretende, o dos navios de guerra é sabê-la fazer combatendo para alcançar o triunfo de vencer e derrotar o inimigo.

[fl. 533v] Os cabos de esquadra trazem corneta no tope da mezena em corpo de armada e no tope grande quando comandam, que deve então estar dividida em dois terços da sua largura e a rematar em ponta.

Amainar a bandeira é arriá-la à vista de um navio superior ou de uma nação que é superior no mar.

[fl. 483] **Capítulo III - Da ordem de batalha com os avisos que devem observar os que hão-de combater sobre os navios de guerra**

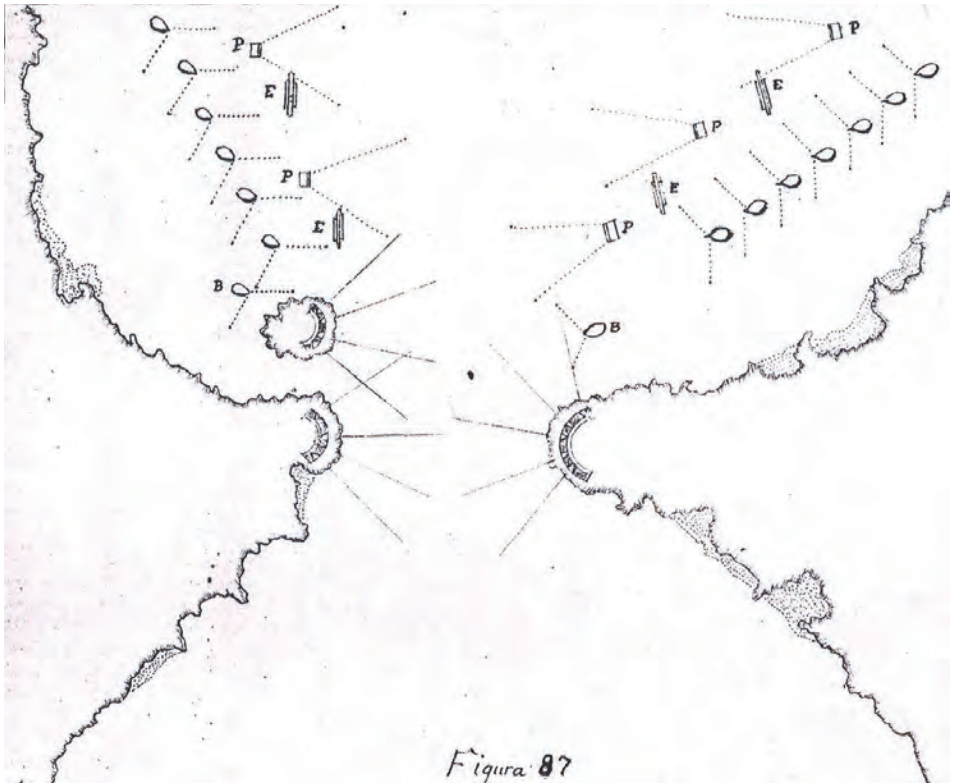
Linha de batalha - Se diz os navios de guerra postos por ordem debaixo de preceitos e sinais expressos, para combaterem batendo o inimigo ou defendendo-se.

Linha - Se chama à linha que os navios formam, seguindo uns aos outros, ficando todos, desde o primeiro da vanguarda até o extremo da retaguarda, em perfil, ficando em linha direita o mais que podem precisar.

Os navios postos em linha devem conservar as distâncias de um a outro comprimento de uma amarra, para que sendo necessário que cada um ou todos dêem por dávante na linha e lugar em que formam, o façam e venham a ficar conservando a mesma proporção e forma em qualquer dos bordos com as amuras a bombordo e com as amuras a estibordo.

Os navios dos flancos devem sempre ser os de maior força, que vem a ser os que hão-de ocupar a vanguarda e retaguarda para que possam vigorosamente conservar a linha e romper a do inimigo se for necessário cortá-la, como também para cortar os brulós se por qualquer dos lados acometerem a linha.

Os navios sendo desiguais na força devem alternar na formatura da linha, ficando entressachados os de maior força com os de menor para que possam ajudar-se uns aos outros e sofrer dignamente o fogo inimigo.



Christiano Frederico de Weinholtz, *Tactica Naval ou Evoluções e Ordens de Huma Armada, Tyrada dos Melhores Autores Modernos*, ms. dos reservados da Biblioteca do Museu de Marinha, Lisboa, 1774, Estampa XXX, Fig. 87.

Os cabos para ordenarem a batalha devem ter cada um deles sua quadra para companheiro, o que os franceses chamam matalotes, servindo-lhes de escolta o que há-de ser dos navios de maior força, por que como no combate eles são [fl. 483v] os que experimentam o maior rigor do fogo e os que são pela maior parte investidos das abordagens e dos brulós, especialmente, é preciso que tenham em sua ajuda um navio de guarda, que os defenda ou ajude a resistir o furioso ímpeto dos inimigos.

Os navios antes que entrem em combate hão-de fazer mandar a gente aos postos, botar lancha e escaler fora, como já dissemos no tratado das safas safas.

Os navios assim de guerra como os mais que se compõem a armada devem andar muito instruídos no seu regimento, para tanto em viagem como em combate seguirem os sinais do cabo com prontidão e vigilância e, com a mesma, praticar os movimentos em acção e fora dela.

Os navios em armada, avistando inimigo e principalmente estando a seu sota vento, devem andar sempre em linha e safos para entrarem em batalha.

Os venezianos praticam nas suas armadas trazerem três ou quatro navios segundo as colunas ou esquadras em que repartem a linha, a que chamam navios de sinais, para os repetirem, fazendo-os o cabo, os quais formam avançados à linha ou para barlavento ou para sotavento à distância proporcionada, de sorte que fiquem em linha separada da dos navios de guerra, ocupando igual proporção da que há-de combater, estes tem o nímio cuidado de repetir os mesmos sinais que faz o cabo para serem comuns em continente a toda a linha e a todos os navios da armada ou galés, se actuarem em junção, o que é admirável disposição suposto não tenha prática entre as mais nações.

Tanto que a armada entrar em linha, estando a barlavento, logo tomarão a linha os brulós [fl. 484] e a estes os navios soltos, comboiados ou transportes ou vivandeiros, unindo-se estes e formando por modo que cubram os grandes aos pequenos e que se não separem nem marchem sem o determinar o cabo ou a ocasião o insinuar, se for mal sucedida podendo então a retirada dos navios soltos fazê-la menos infeliz, por que tanto menor for a perda menor será a infelicidade.

Semelhantemente em formando linha de batalha, estando a sotavento do inimigo, todos os mais navios soltos que não entram em linha se porão a sotavento, conservando o amparo dos navios de guerra unidos, cobrindo-se sempre da linha de batalha para que o inimigo não insulte algum saqueando-o ou tomando-o, que suposto não seja perda pode causar desaire nos passivos, ainda que os desculpe o empenho na acção que sempre é sem dispensa o apartarem-se da linha, porque a ocasião, não a faz feliz o acerto com que se empreende, senão o sucesso com que se logra.

Formada a linha de batalha tendo o vento formam os brulós a seu barlavento e ao dos brulós formam os navios soltos, porém quando a linha não tem o vento isto é quando se não está senhor do vento a respeito do inimigo, formam então os brulós e os navios soltos pela mesma ordem a sotavento, ficando sempre a linha com o bordo para o inimigo livre para combater.

A linha de batalha naval tem os mesmos termos e vozes que qualquer linha de exército, porque assim como esta se faz de corpos formados e unidos, assim esta se forma à sua imitação de navios postos em ordem, com os avisos necessários para todos concorrerem uniforme ou distintamente nos movimentos para o fim de operarem todos [fl. 484v] em acção e como já temos dito em política militar, os termos militares, a esses nos reportamos.

Sendo a armada numerosa para que possa reger-se e formar-se sem confusão, divide-se em esquadras com divisas de galhardetes de diversas cores, ficando todas iguais em número, servindo-lhes chefes os generais e cabos subalternos ao general em chefe.

A linha de batalha sendo grande ou de várias esquadras, forma-se em divisões a que se chamam esquadras ou colunas, como por exemplo se são setenta ou oitenta navios de guerra em linha, divide-se de ordinário em três divisões ou em quatro colunas que vêm a ser as mesmas esquadras com as suas divisões, advertindo que as divisões contam quase sempre vinte navios, por ser o número próprio de que conta uma armada inteira para se poder mover assim esta como as demais divisões.

A armada posta em batalha pode marchar em linha, indo à bolina com a amura por qualquer dos bordos, seguindo uns aos outros em a linha ou pode marchar em coluna que então vem a ser à popa, seguindo as esquadras a sua divisão conservando o mais que puderem as distâncias, para que pondo à bolina fiquem em linha os cabos da esquadra e os mais entrem nela arribando.

Os navios velejando em batalha fazem movimento diferente de um exército porque então este marcha avançando-se sobre a frente o que não podem fazer os navios, porque só marcham em linha depois de formados que é à bolina e é o mesmo que marchar de [fl. 485] costado, no exército e velejam à longa indo à popa, marchando em colunas, de sorte que os movimentos de uma linha naval são diferentes dos de uma linha de um exército, ainda que os termos sejam semelhantes no que é necessário haver reflexão para a sua inteligência.

O marchar em linha de batalha sobre a vanguarda ou retaguarda, se velejarem os navios à bolina com a amura por qualquer dos bordos, em diferença do exército que é marchar em linha sobre a frente ou retaguarda.

O marchar em coluna e linha de batalha naval é dividir-se em divisões e velejar à popa, para sotavento, em diferença da marcha em coluna do exército que é ir de costado sobre qualquer dos lados.

A vanguarda da linha de batalha naval se diz indo os navios à orça com a amura por qualquer dos bordos, fazendo o primeiro navio do flanco a vanguarda, onde marcha o segundo cabo da armada, formando o primeiro no centro ou indo esse no lado para onde for a vanguarda onde esse forma.

Retaguarda se diz o flanco posterior da linha que faz o último navio com a amura, por qualquer dos bordos, de sorte que os lados ou flancos da linha naval são a vanguarda e retaguarda, que sempre é aquela para onde marcham os navios à orça, ocupando a primeira forma tendo o barlavento, os bordos do barlavento e sotavento servem de frente e fundo, sendo aquela frente e este o fundo, nos mesmos termos se entende a linha, ainda que forme sotavento da do inimigo.

Em tendo entendido os termos da linha de batalha naval, para lhe conhecer a vanguarda da retaguarda, lados ou flanco e bordos ou costados, para saber marchar [fl. 485v] em linha ou em colunas, resta formá-la pelo que pode ser segundo a ordem e regras militares, para que se possa manobrar uma armada entrando em acção de bater o inimigo, advertindo que os navios em entrando a formar a linha vejam por reversões e contramarchas, como os corpos em terra, para se porém em batalha indo cada um tanto que o general fizer o sinal de formá-la, ocupar o seu lugar dentro da divisão ou esquadra, formando a linha como os mais, semelhantemente à do exército, que se forma de várias brigadas, que outra coisa não vêm a ser as divisões ou esquadras em que a linha naval se divide.

Capítulo IV - De quantas formas se metem os navios em batalha

Três são as ordens da formatura da linha de batalha naval, a saber:

A primeira é versada entre os ocidentais que são os que fazem lei entre os professores da marinha, é a linha com o general no centro o segundo cabo na vanguarda e o terceiro na retaguarda, porém os flancos sempre os cobre os navios companheiros, a que chamamos guardas.

A segunda linha de batalha naval o que diremos em primeiro, segundo ou terceiro lugar, para distinção da formatura da linha, forma-se com divisões quando consta de muitos navios, ficando cada divisão com a forma da primeira linha, porém os cabos ocupam os flancos nas divisões, o general com a sua divisão forma no centro da linha entre as duas divisões e no centro da linha, ficando unidas pelos flancos as divisões e assim formada a linha em perfil.

A terceira e última linha versada entre os levantinos é com o general na vanguarda e o segundo na [fl. 486] retaguarda com mais cabos nas divisões ou seja, mais ou menos numerosa a linha cuja forma é a melhor para andar formados em um e outro lado conservando sempre a mesma forma.

Quando a linha a forma o general, ocupando o centro, formam nos lados os generais subalternos, cobrindo os flancos as suas guardas e os navios companheiros ficam dos navios dos cabos para o centro, isto é, que os generais hão-de ficar no meio dos navios da sua guarda, mas nos lados da linha, semelhantemente, há-de formar no centro o primeiro general.

Quando o general forma a linha e esquadras por divisões, ocupam os generais subalternos os flancos das suas esquadras e na formatura da linha servem de divisões, unido às esquadras entre si na linha formada, então formam os navios das guardas dos navios dos cabos para o centro, ficam no flanco os generais.

Semelhantemente formam nos flancos o primeiro e segundo general, quando aquele ocupa a vanguarda assistido das suas guardas, como também os cabos das mais divisões, ficando eles nos flancos cobrindo as esquadras, porém ainda que os primeiros generais formem na van-

guarda e retaguarda assim se conserva a forma em que aos movimentos da ordem do combate saem os guardas a cobrir os flancos.

Para os primeiros-cabos sempre se nomeiam guardas ou navios companheiros os que formam pela popa e proa de quem guardam, os que devem ser os maiores como fica dito, da mesma sorte se nomeiam navios de escolta para os brulós os que devem [fl. 486v] ser dos mais grossos.

A linha de batalha pode-se alterar na posição dos navios, mas não na forma, porque sempre é uma só, composta de navios postos em perfil, fazendo linha paralela à do inimigo como hostile.

Entre frotas costumam alguns cabos, porque de ordinário nunca os combóis são muitos, formar duas linhas e vem a ser a linha de batalha com os navios de guerra e a barlavento ou a sotavento desta formam a segunda dos navios mercantes de mais força, para cobrirem os desarmados o que têm só ordem e disposição para a marcha, mas não utilidade para a defesa, pois trinta navios mercantes não se defenderão de um de guerra.

A linha com o general no centro é mais versada e a mais útil, porque ainda que para a marcha não sirva para o combate é mais conveniente, porque o general no centro não só fica mais defendido mas mais senhor da linha para a mover fazendo-lhe sinais e mostrando-lhe com exemplo o que há-de executar, podendo assim melhor senhoreá-la e ser obedecido de toda ela, razão porque em terra formam os corpos de gente com as bandeiras no centro para que possam ser vistos e seguidos.

A terceira linha ou a com o general na vanguarda serve para cruzar à vista do inimigo, conservando sempre a forma onde é necessário para boa inteligência dos sinais que fizer o general, para os movimentos repetirem-nos todos os cabos das divisões ou os navios dos sinais, que formam fora da linha de batalha, avançados sobre os bordos de barlavento ou de sotavento, para poderem ser vistos dos mais navios que de outra sorte difficilmente se perceberão.

Costumam os levantinos trazer nas suas armadas grossas além dos navios de guerra brulós e mais navios de fogo, como os das bombas e navios soltos ou armada subtil, se faz junção com a grossa, umas descobertas que são umas embarcações ligeiras, rasas, com alguns canhões grossos para os sinais, servindo estas descobertas de [fl. 487] vigiar o mar e observar os movimentos do inimigo, do que fazem sinal com bandeiras e tiros ou andando avançadas à uma testa da armada, são embarcações que praticam remos. Os estrangeiros poentinos não praticam estas descobertas, porém trazem umas embarcações pequenas ligeiras a que chamam alguns, mexeriqueiras, que servem de recadistas e passar avisos ou ordens aos navios da armada.

Como o nosso progresso é dizermos o que temos visto e observado, não será impróprio repetir aqui a linha de batalha que demos ao Turco em Porto Rapim, na Costa da Morea em levante, quando nós Portugueses fomos auxiliar a armada Cristã, mostrando ao mundo que

sempre poucos nossos souberam fazer cara a muitos, como essa foi na forma que então recompilámos para memória.

Segue-se o mapa da batalha do Levante. *[Não existe]*

[fl. 487v] *[Nota à margem]* Fig: *[Não existe]*

[Nota à margem] Formando a linha ficando à vanguarda. *[Não existe figura]*



Batalha de Matapan, em 17 de Julho de 1717, navio-chefe, nau N.ª Sr.ª da Conceição, in António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640 -1910)*, vol. 5º, p. 10.

[fl. 488] Formando a linha fica tendo a vanguarda aquele navio que tem o lado para onde veleja a armada, como por exemplo se a linha veleja à orça com a amura a bombordo, o navio deste flanco é o que faz a vanguarda, que vem a ser o primeiro fazendo o último no outro flanco à retaguarda e pondo a linha no outro bordo com a amura a estibordo, vem a ficar fazendo a vanguarda o navio do lado da retaguarda e fazendo esta o navio do lado da vanguarda.

O regimento deve ser breve e claro, pois com brevíssimos sinais a maior armada pode ser regida, sem a confusão que nasce das multiplicadas ordens.

Como seja impraticável o poder governar-se a armada sem o Regimento de Sinais e suposto tenhamos já apontado os precisos para os movimentos dos navios, assim no porto como em viagem, diremos agora os indispensáveis para entrar em combate e disputar este com acerto.

Segue-se o Regimento dos Sinais, que se porá aqui e as linhas de batalha, em figura. *[Não existe]*

[*fl. 488v em branco*][*fl. 489*] Como as evoluções de uma armada ou frota serão semelhantes, ditos os sinais de qualquer fica escusado repeti-los, só diremos os precisos para o combate e, fora dele, os necessários para as ordens.

Sinais para meter a guarda principalmente estando surta a armada

Um galhardete vermelho na pena da mezena às quatro da tarde.	É para todos os tambores pegarem nas caixas.
O mesmo sinal com uma peça	É para tocarem os tambores todos a um tempo até que o cabo arrie o galhardete.
Um lampião às oito da noite na pena da mezena.	É para se porém os tambores prontos.
O mesmo sinal com uma peça	É para se tocar a recolher enquanto o cabo não arriar a luz.
O mesmo sinal de tocar à guarda ao romper da manhã.	É para tocar a alvorada até que o cabo arrie o galhardete, que já será a tempo de se ver.

Todos os sinais que fizer o primeiro general assim de movimentos como de ordens repeti-los-á o segundo cabo, nas armadas em que houver esquadras nacionais ou estrangeiras todos os generais em chefe repetirão os sinais para as suas divisões.

As esquadras para melhor divisão trarão, todos os navios, o galhardete que tocar à sua divisão e quando o general em chefe queira dar ordens a cada uma das esquadras, de per si, porá o galhardete da cor que tocar à esquadra no mastro da bandeira do chefe da esquadra e quando os generais desta sejam chefes com bandeira redonda no tope grande, far-lhe-á o cabo os sinais com uma corneta da [*fl. 489v*] divisa no lais do joanete grande, advertindo que todo o sinal deve ser com peça para advertir.

Sinais gerais

Bandeira colhida no pau da bandeira com um tiro de peça.	É para fazer exercício de mosquetearia toda a armada.
O mesmo sinal com duas peças.	É para fazer exercício de artilharia toda a armada.
Três galhardetes, cada um no seu tope, com uma peça.	É para fazer força de vela toda a armada.
Tirados os sinais com uma peça.	É para cessar a ordem.
Um galhardete português com uma peça.	É para os navios de barlavento arribarem para sotavento.
O mesmo sinal com duas peças.	É para os navios de sotavento façam de piquete e venham para barlavento.
O mesmo sinal com três peças.	É para os navios da vanguarda desvelejarem.
O mesmo sinal com quatro peças.	É para os navios da retaguarda passarem avan-

	te da vanguarda.
O mesmo sinal com uma bandeira e uma peça.	É para que os navios se ajuntem e se incorporem.
O mesmo sinal com duas peças.	É para que os navios se afastem uns dos outros.
Uma bandeira holandesa na pena da mezena com uma peça.	É para virem todos os navios à fala, passando pela popa do cabo.
O mesmo sinal com duas peças. [fl. 490] O mesmo sinal com três peças.	É para virem as lanchas a bordo do cabo. É para virem as lanchas com um tenente armado a bordo do cabo.
Bandeira colhida e um galhardete no tope da gata com uma peça.	É para virem os tenentes a bordo do cabo.
Bandeira inglesa no mastro da gata com uma peça.	É para virem todos os comandantes a bordo do general.
O mesmo sinal com três peças.	É para dar fundo em linha de batalha .
A bandeira holandesa no mastro da gata e um galhardete na pena da mezena.	É perguntar, estando à vista do inimigo, se se há-de pelejar.
O mesmo sinal repetido pelos outros navios de guerra.	É dizer que se bata o inimigo e quem o não repetir é de contrário parecer.

Sinais gerais para cada divisão

Um galhardete verde no tope de proa com uma bandeira da mesma cor no lais do joanete de proa e uma peça.	É para formar em linha de batalha, com a amura a bombordo, a divisão do almirante.
O mesmo sinal com duas peças.	É para formar em linha de batalha com a amura a estibordo.
Semelhantemente a outra divisão com a sua divisa.	Fará os próprios movimentos.
Um galhardete da divisão e no mastro dela e uma peça.	É para dar caça o navio desta divisão que se encontrar mais perto do inimigo.
[fl. 490v] Um galhardete da primeira divisão no tope grande e uma peça.	É para dar caça o navio que estiver mais perto do inimigo.
Arriado o mesmo sinal com peça.	É para largar a caça.
O mesmo sinal com duas peças com bandeira inglesa na pena da mezena.	É para pelejar o navio que dá a caça.
O mesmo sinal com duas peças.	É para falar ao almirante da primeira divisão
O mesmo sinal com três peças.	É para vir a bordo do cabo o almirante da primeira divisão.
A bandeira francesa na pena da mezena com	É para vir à fala o navio que estiver mais perto

uma peça.	do general.
O mesmo sinal com duas peças.	É para vir a bordo do general o navio que estiver mais perto.

Sinais particulares

Uma bandeira azul nos vaus da gávea uma peça com o galhardete da divisão.	É para vir à fala o navio.
O mesmo sinal com duas peças.	É para vir a bordo escaler com o tenente.
O mesmo sinal com três peças.	É para vir o bordo o comandante do navio.
A bandeira farpada no lais do joanete grande tendo cor da divisão com a bandeira francesa e uma peça.	Para vir à fala o cabo da divisão da cor da bandeira.
[fl. 491] O mesmo sinal com duas peças.	Para vir a bordo do general o cabo da divisão da cor da bandeira farpada.
A bandeira francesa no lais do joanete de proa e uma peça.	É para dar caça o navio.
O mesmo sinal com duas peças	É para dar caça o navio maior.

Os sinais que fizerem os navios particulares não-de ser repetidos pelo general depois do que os segundarão os navios que os houverem feito.

Sinais para o combate

Duas bandeiras vermelhas uma no mastro da gata e a outra na pena da mezena e uma peça.	É para se porém os navios em linha de batalha, ocupando toda a armada o lugar que lhe toca com a amura a bombordo na primeira forma.
O mesmo sinal com duas peças.	É para se pôr em linha a armada com a amura a estibordo.
Um galhardete vermelho no lais do joanete grande e uma peça.	É para ir de ló, em batalha, com a amura a bombordo.
Um galhardete branco com uma peça no lais do joanete de proa.	É para ir de ló, em batalha, com a amura a estibordo.
Um galhardete branco no tope de proa e uma peça.	É para ir arribando conservando a proporção da linha.
Dois galhardetes brancos cada um em seu tope grande e duas peças.	É para formar divisões indo de arribada.
[fl. 491v] O mesmo sinal arriado com três peças.	É para formar em linha com a amura a bombordo.
O mesmo sinal arriado com peças.	É para formar em linha com a amura a estibordo.
Um galhardete vermelho no tope grande com	É para dar por dávante seguindo todos a van-

uma bandeira francesa na verga seca e uma peça.	guarda ou retaguarda se lhe tocar o primeiro movimento.
Uma bandeira portuguesa no tope de proa com um galhardete vermelho no lais da verga seca.	É para arribar em roda toda a armada, pondo na outra volta.
Três galhardetes brancos com a bandeira francesa no lais do joanete grande com uma peça.	É para dar por d'ávante cada um na sua água e ficarem todos no seu lugar.
Dois galhardetes vermelhos no lais do joanete grande e uma peça.	É para atravessar toda a armada posta em linha.
O mesmo sinal com duas peças.	É para velejar toda a armada em linha.
Duas bandeiras inglesas no lais do joanete grande com uma peça.	É sinal de ir o primeiro bruló com sua escolta queimar o general inimigo ou o navio mais forte que se lhe avizinhar.
Uma bandeira francesa no lais do joanete de proa e um galhardete branco lais da gávea com uma peça.	É para ir o segundo bruló com sua escolta queimar o segundo cabo ou o navio mais forte que se lhe avizinhar.
[fl. 492] Duas bandeiras no lais do joanete grande e uma peça.	É para principiar a bater o inimigo.
O mesmo sinal com duas peças.	É para principiar o combate a vanguarda.
O mesmo sinal com três peças.	É para principiar o combate a retaguarda.
Uma bandeira listrada com dois galhardetes brancos e uma peça.	É para cessar o combate.

As peças que se atirarem no combate para os sinais hão-de ser todas para a parte onde se não peleja, para que se possam distinguir.

Os sinais hão-de ser desfeitos com os mesmos tiros e assim cessará o movimento.

A bandeira holandesa no mastro da gata e um galhardete vermelho na pena da mezena com uma peça.	É para formar em linha de batalha com o general na vanguarda com a amura a bombordo.
O mesmo sinal com duas peças.	É para formar em linha de batalha com o general na vanguarda com a amura a estibordo.
O mesmo sinal com três peças.	É para formar com o general no centro da sua divisão no corpo das esquadras que fizerem os flancos.
Uma bandeira francesa na verga seca e outra inglesa e uma peça.	É para ir o primeiro bruló, sem escolta, queimar o navio que lhe ficar mais perto sendo dos mais fortes.
O mesmo sinal com duas peças.	É para ir o segundo bruló queimar o navio que puder.

[fl. 492v] Quando a armada andar à vela, formada em linha, basta para os movimentos gerais como dar por d'ávante ou arribar em roda, pôr de capa e velejar, fazer sinais com a artilharia.

Sinais gerais para dia andando formados em linha de batalha

Duas peças com intervalo.	É para dar por d'ávante a vanguarda contramarchando os mais.
Três peças com intervalo.	É para botar à popa.
Quatro peças com intervalo.	É para arribar em roda a vanguarda e os mais ir virar na sua água.
Cinco peças com intervalo.	É para pôr à capa com a amura no bordo em que se achar.
Uma peça depois de estar de capa.	É para velejar.

Os mesmos sinais servem para de noite não havendo inimigo à vista porque se estiver é necessário fazer os sinais com divisa de foguetes, se bem que muitos fazem os movimentos só com os tiros da artilharia sem reçar a equivocação que pode haver nos sinais.

As armadas quando derem fundo na costa devem sempre deixar dois ou três navios que vigiem o mar e que cruzem à vista do surgidouro.

O sinais de noite quantos menos, melhor, por evitar o embaraço que causam os mesmos.

[fl. 493 a 494v em branco]

[fl. 495] [Nota à margem] *Emendem-se os números pela exposição.*

Forma de linha de batalha formando o general no corpo com a amura a estibordo

		Vanguarda						
Frente-Divisão	Linha de batalha	Brulós	Galés	N. Soltos		Exposição		
	NM 6	B	G P	NS				
V 16	NA 2		G	N				
	NM 10		G	N	1	General em chefe		
	NP				2	Almirante		
	NP				3	Fiscal		
					4	Fiscal de esquadra		
D 14	NC 4			N	5	Cabo de esquadra		
	NP 12				6	Guarda do A		
	NP				7	Guarda do F		
					8	Guarda do G		
	NM 9		GN	N	9	Guarda do G		
VB 18	NG 1	NGB	GC	NT	10	Guarda do A		
	NM 8		GN	N	11	Guarda do F		
	NP				12	Navio Particular		
	NP				13	Navio escolta		
	NP 13				14	Divisão		
					15	Divisão		
D 15	NC 5			N	16	Divisa do general, verde e branca		
	NP				17	Divisa vermelha		
	NP				18	Divisa branca		
	NM 11		G	N				
B 17	NF 3	B	G	N				
	NN 7		GF	NS				
		Retaguarda						

As linhas de batalha consideram-se paralelas assim a própria como a do inimigo posta em acção, ainda que se possam formar em outra figura como em meia-lua, no que se não pode dar regularidade. [fl. 495v em branco]

[fl. 496] Segunda linha de batalha, com divisões, formando com a sua esquadra no corpo de batalha com amura a bombordo

Vanguarda

Frete-Divisão	Linha de batalha	Brulós	Frota	Tranportes	Descrição
B 32	NA 5	B	N	N	
	NM 21		N	N	
	N		N	N	1 General em chefe da primeira esquadra
	N		N		2 General da segunda
	NC 12				3 General da terceira
B 31	N				4 Almirante da primeira divisão
	NM25				5 Almirante da segunda
	NG 2	B			6 Almirante da terceira
	NM 14		N	N	7 Fiscal da primeira divisão
	N		N	N	8 Fiscal da segunda
	N		N	N	9 Fiscal da terceira
	N		N		10 Chefe de esquadra da primeira divisão
	NC 13				11 Cabo de esquadra da primeira divisão
	N				12 Cabo da segunda
	NC 24				13 Cabo da segunda
	D 28	NF 8			
NA 4		B			15 Cabo da terceira
NM 20			N	N	16 Guarda do general da segunda
N			N	N	17 Guarda do general da segunda
N			N		18 Guarda do general da terceira
NC 10					19 Escolta do general para o bruló
N					
D 30	NM 19	B			20 Escolta e guarda do almirante da primeira divisão
	NGF 1		N	N	21 Escolta e guarda
	NM 16		N	N	22 Guarda e escolta do almirante da terceira divisão
	N		N		23 Guarda e escolta
	NC 11		N		24 Guarda da nau fiscal
	N				25 Escolta e guarda
	N				26 Guarda do fiscal da terceira divisão
D 29	NM 27	B			27 Escolta do general da terceira
	NF 4		N	N	28 Divisão da primeira esquadra
	NF 9		N	N	29 Divisão da primeira esquadra
	NM 26		N	N	30 Divisão vermelha da primeira esquadra
	N		N		31 Divisão branca da segunda esquadra
	N				32 Divisão azul da terceira esquadra
	NC 14				
Az 32	NM 24		N	N	
	NG 3	B	N	N	
	NM 18		N	N	
	N		N		
	N				
	NC 15				
Az 32	N		N	N	
	N		N	N	
	NM 22		N	N	
	NA 6	B	N		

Retaguarda

[fl. 496v em branco]

[fl. 497] **Terceira linha de batalha com o general no lado formando no flanco da vanguarda com a amura por estibordo.**

		Vanguarda														
Frete-Divisão	Linha de batalha	N sinais	Brulós	N Soltos	Exposição											
S o t a v e n t o	G 12	NM 6	N	B	N	1	General em chefe									
		NG 2						N	2	Almirante						
		NM 8									N	3	Fiscal			
		N												N	4	Chefe de Esquadra
		N														
		N	6	Guarda do general												
					N	7	Guarda do almirante									
								N	8	Guarda e escolta do bruló						
											N	9	Guarda e escolta do almirante			
														N	10	Escolta do bruló
	Az 14	NF 3	N	B													N	11	Guarda e escolta
		NM 11			N	16	Escolta do bruló									
		N						N	12	Divisão vermelha da coluna do general						
	N	N	13	Divisão branca da esquadra do almirante												
	B 13				MN 9	N	B				N	14	Divisão azul do fiscal			
NAI 2					N			15	Divisão amarela do primeiro chefe de esquadra							
NM 7																

B
a
r
l
a
v
e
n
t
o

Retaguarda

[fl. 497v a 498v em branco]

[fl. 499] Para que a linha de batalha, na ocasião, se faça exactamente e se manobrem os navios pelos sinais dados pelo general e para que as evoluções sejam prontas e que se não encontrem nem haja confusão na variedade delas para os obedecerem todos e cada um dos navios que formão a linha e os que andarem incorporados na armada, será conveniente fazer-lhe exercício repetidas vezes, em marcha, antes de chegar a ocasião.

Os navios estando em combate, ou querendo entrar em linha ou tirar-se dela, tomarão reboque das galés ou das lanchas e escaleres para formarem a linha ou para se separarem, no caso de ser necessário pôr à banda para tomar algum rombo ao lume da água, se as

bombas não vencerem, antes que perigue de todo ou para aparelhar alguma bandola se acontecer perder alguma árvore.

Quando aconteça estando em combate ou tirar-se algum navio da linha, logo o que tiver estado pela sua popa velejará ocupando a praça vaga e os mais farão o mesmo conservando a mesma distância, se bem que muitos querem o contrário, não fazendo caso dos claros por conservarem as primeiras distâncias, não querendo que se altere a primeira forma e muito menos se a linha onde ficam faltando os navios é menos numerosa que o inimigo, porque não convém encurtar muito a linha por não meter os navios em dobrado fogo, mas se for numerosa convém encurtar as distancia por duplicar o fogo e crescer a hostilidade ao inimigo.

A linha de barlavento fará todo o possível por meter em confusão o general inimigo para o perturbar do governo da batalha, pelo que os navios que se medirem com ele unam e façam todo o fogo ao general inimigo, chegando-se tudo o que puderem seguindo a ordem de batalha.



Mapa manuscrito da Ilha de St. Catarina com o Canal e a terra firme, José Custódio de Sá e Faria, [1777], Fundação da Biblioteca Nacional [Brasil], Cartografia ARC.025,11,016¹.

[fl. 499v] Quando duas armadas estiverem em linha batendo-se e alguma delas corte a inimiga, deve a cortada conservar sempre a forma da batalha para o que fará o movimento que seja preciso ou tomando barlavento ou sotavento, sem se embaralhar nem retirar sem o general ordenar.

A linha de barlavento estando medida com a do inimigo, não convém perder o vento por cortar a linha inimiga, porque será dar a vantagem do vento ao inimigo que precisamente há-de arribar sobre este, bastando à linha de sotavento ir de ló para ficar senhora do vento.

Quando duas armadas se acharem em linha e a de sotavento faz despique para ganhar barlavento e cortar a linha inimiga sendo a distância larga para a vantajosa conservar o bordo, basta-lhe só ir de ló e seguir avante para que não possa ser cortada, mas se quer sempre o vento deve render de bordo ao mesmo tempo que o inimigo der por dávante.

Assim como em terra em qualquer corpo formado a boa união e forma lhe sugere a potência, assim em uma linha naval a sua conservação consiste na boa forma e regularidade dela, pelo que procurem sempre no combate as armadas faze-lo formadas em linha, porque aquela que perder a forma facilmente pode ser derrotada e ficar batida.

Os navios estando em linha para que a possam conservar, suposto o ir à bolina seja a sua regra e só bem à orça conservem o barlavento, contanto não a farão direita sem ir em cheio, porque os navios à bolina não grivam igualmente, mas é de advertir que qualquer das linhas para se fazer senhora do vento é preciso que se ponha à orça que só assim [fl. 500] se poderá conservar em linha, estando em combate.

Todas as armadas numerosas trazem hospitais que são navios soltos ou charruas para os feridos ou enfermos que haja na armada, assim para se curarem como para andarem safos os navios e desembaraçados e expeditos, para entrarem em qualquer outro combate. Semelhantemente trazem transportes com as munições e fornecimentos necessários para se custear de novo a armada, no caso que padeça de alguma coisa.

Capítulo V - De quantos modos se podem bater duas armadas

Dois modos há de se baterem duas armadas pelejando em linha, um deles é desvelejado e só com gáveas para o governo dos navios e atravessando e combatendo como a pé quedo, na distância da mosquetearia e de mais perto, segundo a construção dos navios, cujo combate é vigorosíssimo porque facilmente se abordam e raros tiros se baldão. O outro é mais moderado e sofrível e vem a ser baterem-se à vela, isto é indo sempre velejando formados em linha em distância de bom tiro de artilharia ou na que quiser quem for senhor do vento e então sempre os tiros são vários e incertos.

Os navios da linha menos vantajosa, se entendem que não podem sofrer o fogo a tiro fixo, pelejam velejando sempre porque nunca os tiros têm certo o emprego, isto se entende não tendo o vento, que se é senhor dele pode-se empenhar como lhe parecer.

Quando os navios se puserem em retirada, sendo grossos, não convém a quem os for batendo medir-se com eles principalmente se é perto de terra, porque como exasperados fazem mais estrago do que o recebem, empenhando o último esforço. Deve-se lhes fazer o fogo pela alheta e esse repetido, sem lhe receber banda, passando-lhe esta todos e ficando sobre até se renderem.

[fl. 500v] Quando os navios da armada são de desiguais na força, tendo os da maior o vento, basta que todos passem a sua banda aos navios de menos partido para os render e se o não fizerem unam-se todos e façam o fogo mais activo que poderem e logo mostrarão a força, que onde a há o direito não vale. Semelhantemente pelajará a linha menor tendo o vento, isto é combaterá velejando, passando bandas ou sobre um bordo ou virando no outro.

Suposto digam que os navios que ocupam a linha de sotavento tenham a vantagem de poder jogar toda a artilharia, ainda quando o mar esta picado e faz alguma mareta e que não seja comum aos navios da linha de barlavento por razões frívolas e de pouca experiência, porque melhor se deita a artilharia fora de sotavento do que de barlavento, em razão de entrar mais mar por esta parte por sempre correm as águas da parte do vento e menos dúvida pode fazer o dizer-se que a bateria de sotavento não fica com tanga como a oposta o que é engano, porque os navios em combate sempre desvelejam e então não metem a borda, além de que a maior vantagem consiste no debate em ter o vento, assim para ser senhor dos movimentos como para não fazer mal o fogo aos combatentes. nem os embaraçar o fumo. Pode a linha de barlavento empenhar-se o que quiser com o inimigo, medir-se carregar sobre a linha contrária, o que se é perto de terra bastara só para derrotar o inimigo, o que tem sucedido em varias ocasiões com considerável perda de quem o experimentou, advertindo que só o saber ganhar o vento prova a destreza de saber dar a batalha, o que primeiro de tudo disputam os generais.

A condição de ter o vento é tal e tão vantajosa para segurar o combate que assim como em terra buscam os generais o melhor partido como de sítio e mais partidas, para se atacarem as armadas assim no mar disputam o vento [fl. 501] para se baterem por que não para se baterem por que não vai pouco no combate o não querer fazer a balda, pois de ordinário o melhor partido é o que vence, o que se deve pretender para este fim, com advertência que o combate que não se pode evitar não é licito escusá-lo, porque pouco importa guardar a vida sem assinalar a honra.

Não disputamos os rigorosos preceitos de entrar em ocasião quando é preciso acometê-la em honra das armas da nação e do crédito próprio, instruindo o cabo no valor que lhe supomos como primeira prenda que há-de professar, tendo por aforismo que não se dá capitão sem valor nem piloto sem cautela, que na ocasião se possam desempenhar porque só tratamos de lhe ensinar os meios como há-de bater o inimigo, para o vencer em razão de que é preciso não ignorar as máximas de o fazer, evitando a continência com fazer próprio em melhor partido.

Já se fica entendendo que ainda que os navios não usem no combate de muito pano, porque de ordinário só pelejam com gáveas para se conservarem nas distancias e se terem em linha batendo-se e juntamente por sossegarem os navios e que estejam desembaraçados para se empregar o fogo e assestar a artilharia, em razão da conservação da mesma linha velejarão com o pano que seja necessário, como com o traquete carregado e o punho da escota arriba e atravessando-lhe a gávea ou a gata, o que é melhor do que o velacho, para prontamente seguir avante.

O combate deverá ser com pouco pano como temos dito, com gáveas gata e papafigos carregados acima, sobre estingues para poder haver de combater, excepto que quando o vento for demasiadamente brando como sempre sucede em laborando a artilharia, por o fogo apagar o vento. Usar-se-á então do traquete e do pano que for necessário para conservar ou ganhar barlavento.

[fl. 501^v] Se o formar da linha for à vista do inimigo não haja lugar dos navios ocuparem o que tem na forma principalmente nas suas divisões, entrarão em linha o mais depressa que puderem, no lugar em que possam, para que todos comessem a bater o inimigo, advertindo que pelo mais se deixa o menos como será então por buscar o lugar próprio deixar de ocupar e entrar logo na peleja.

Capítulo VI - Do combate das galés

O combate das galés é por diferente estilo do que os dos navios como não jogam artilharia por banda investem-se de proa a proa, pelo que guarnecem o castelo que têm avante, no qual se levantam umas abas que ser vêm de parapeito para cobrirem os soldados que alojam ali para mosquetear. Estes combates sempre são sanguinolentos por que são a peito descoberto e com muita vizinhança, o que os precipita a abordarem-se por fugir o fogo da artilharia que labora na proa.

No combate das galés sendo umas com outras é igual o partido e semelhantemente o efeito e as aparências são iguais, não havendo diferença no armamento, porém, galés com navios de guerra não tem partido, porque para os navios se lhes basta a vantagem do vento para que em tendo a qualquer deles possa bater quarenta galés, porque estas não podem sofrer por serem de construção fraquíssima e menos podem tomar os rombos ou sofrer alguma abalroada, o que importa evitar, entre muitos, por não fazerem alguma abordagem que assim vencerão a dificuldade.

O partido das galés com os navios é abordarem-nos e vencer com a espada na mão, o que não podem com o fogo, [fl. 502] para o que é necessário sejam muitas contra um navio e que seja de pouca força e não haja vento, que de outra sorte proporcionando-se aquele ficam sem partido das galés.

Em o combate do navio de guerra sendo com galés, achando-se em calma, botará a artilharia que puder pela popa e pelos jardins da câmara, por que sem dúvida pelas alhetas o hão-de abordar. O fogo sendo ao perto falo-á com bala grossa e miúda.

O maior embaraço que houve em Levante, na ocasião, foi a junção das galés com a armada, porque sempre andaram vendidas e suposto sirvam de alguma utilidade aos navios no combate como de os rebocar e meter em linha e ou tirar o que não puder sofrer o fogo porque aberto ou por desarvorado, é tão pequeno este benefício em desconto de as defender, que é melhor as não haja na armada.

E suposto os generalíssimos de Veneza havendo de embarcar e a armada conste das galés e navios, o façam sempre na sua galé a que chamam bastarda, é em sinal de ser embarcação mais antiga dos que os navios e cómoda para reger a armada nos seus mares, que são na vizinhança da terra e como é de marca de honra militar por ser para o combate a mais arriscada, se bem que para escapar ao perigo das balas, em sendo perto de terra, é a melhor embarcação pois se vale de vela e remo tomando o barlavento, o que basta para livrar do risco e muito melhor se se mete a noite, tratando só os generais de mostrar que bem peleja quem bem governa, para o que não é necessário que arrisquem a pessoa.

Acabado o combate assim entre galés como navios, devem todos os que governam dar conta ao seu general do estado em que ficaram para ordenar o que entender.

[fl. 502v] **Capítulo VII - Das advertências necessárias para o combate e do adorno com que deve entrar o navio na ocasião**

Os navios devem entrar no combate com as bandeiras largas pavezes nas gáveas e falcas galhardetes e insígnias largas tocando clarins timbales e aburres, ostentando na galhardia alegre vontade com que se entra na ocasião, porque como nela se ganha a honra e se conserva a própria deve-se festejar com júbilo e cometê-la com festejos, pelo que toca ao adorno de cada um já fica dito, devendo sempre os cabos portarem-se com aseio e compostura para conterem a sua autoridade e conservarem o seu respeito.

O navio deve-se safar com a maior exaço que possa ser, como fica dito, não ficando nas cobertas coisa alguma mais que a artilharia montada e os seus petrechos para poder laborar, não se consentindo antepara nem coisa que possa fazer estilhaço, amuradas livres do lume de água para baixo, corredores safos e assim todo o navio, com praça no porão para os feridos.

Depois do adorno e preparações exteriores devem todos ornar-se da gala de valor, para que com toda a arrisquem a vida, pois aquele só consiste em desprezar a morte, porque no caso de passar por ela seja com toda a constância, entrando no combate intrépido e resoluto para assim esmaltar a acção e assinalar-se nela, não usando de mais armas do que da artilharia e das comuns como de granadas chuços e espadas e as mais bocas-de-fogo, sem consentir que se vistam as que se chamam brancas para pelejarem, porque será incapacitar-se de o fazer quem na ocasião as quiser usar.

[fl. 503] Deve-se cobrir sempre a gente ou por simular o poder ou por não na arriscar sem emprego do inimigo, razão porque se fazem as arrombadas e se cobrem os navios com xareta na ponte a vante, de madeira ou rede e no tombadilho com entrepés, o que não é versado, não só para se cobrirem do fogo da mosquetearia e granadas mas para rechaçarem, cobertos, as abordagens e com vantagem se defenderem do fogo.

O navio que pelejar com partido desigual deve cobrir-se com xareta ou com alguma vela por não expor a gente ao fogo sem defesa e que por falta desta deixem de fazer o que poderiam se estivessem cobertos, sendo sempre conveniente poupar a gente no acto menos necessário para a empenhar no mais preciso, esforçando o cuidado onde é mais dificultosa a vitória.

Os estrangeiros tanto nos navios de ponte corrida como nos de poço trazem todos os cabos de laborar em baixo, no convés, para terem sempre a gente coberta.

Alguns praticam guarnecer as amuradas com xareta por causa dos estilhaços, porém, tem pouca utilidade e menos conveniência pois é perder enxárcia ou lona, que também dela se vestem as amuradas sem receber proveito, na ocasião, por não poder resistir a debilidade de uma rede a qualquer estilhaço.

Capítulo VIII - Como se deve tomar os rombos

Os rombos devem-se tomar na ocasião sendo do lume de água para baixo ou ao lume de água o que se faz por dentro tapando o rombo com tacho de madeira guarnecido [fl. 503v] com estopa alcatroada ou com bola de sebo e pranchada de chumbo, o que é melhor do que de tábuas, isto se entende na força do combate, cessando ou ainda na peleja se a água se não vedar, se deve tomar por fora que para isso se dão os balsos aos oficiais de calafate e carpinteiro, havendo oficial nomeado para o fazer executar.

Se o rombo é debaixo de água, que se não pode tomar por dentro com os tacos, pranchadas ou roupa, porá o navio à banda, pondo-se de fora da linha com o pano sobre, braceado de revés, para a nau adornar o que se entende. Quando a bomba não vencer a água do que dará parte, logo, o oficial nomeado a bombas e assim terá o cuidado de as tocarem enquanto durar o combate.

De que servem as lanchas no combate?

As lanchas e os escaleres em linha de combate devem pôr-se fora e que estejam a sotavento ou pelo bordo contrário da peleja, assim para que se não arrombem dentro nem façam estilhaços, como porque são necessárias para darem reboque ao navio metendo-o ou tirando-o da linha, para cortarem os brulós indo abordá-los armadas e desviando-os do intento e levar, também, as ordens aos brulós e navios e juntamente para fazer as presas nos navios rendidos, cujas acções toca às taifas como próprias para nelas assinalarem o seu valor.

[fl. 526] No combate expedem-se as ordens de palavra levando-as o escaler como para as abordagens.

[fl. 503v] Capítulo IX - Como se fará a abordagem

As abordagens para serem bem sucedidas quem as fizer além de ter o vento, o mar chão necessita de ter vantagens na força, porque se for igual sê-lo-á também a defesa, ficando no risco de perder a abordagem quem a faz e então impossibilitado de se defender se o carregarem, pois diminuiu a potência ampliando a do contrário, que recebe a abordagem e a rechacha coberto.

[fl. 504] Por vários modos se abordam os navios ou pelos laís da maior, o que se faz para desatracar em querendo, isto é, abordar o navio pelo portaló ou se aborda pelo laís do traque-

te, isto é, medir costado com costado ou aborda pela proa, cujas abordagens se fazem de barlavento com a cevadeira prolongada para ficarem atracados ou finalmente se aborda, se o vento é fraco, pela popa atracando pela alheta de sotavento, o que se faz quando não é de muita força e se não quer ficar atracado. Em todas estas abordagens posso usar de arpéu, se quero, que se deita da gávea de proa tendo o sua boça investida ao cabrestante, para se atracar por ele, em sendo necessário.

O navio que aborda deve arribar sobre o que quer abordar e em chegando à sua alheta ou portaló ou medindo-se com ele, dar sua banda e descair sobre o navio passivo fazendo fogo de bala miúda de mosquetearia com granadas, debaixo de cuja carga meter-lhe-á a gente dentro, armada com espadas em fiadores rodelas e espingardas, cada um a sua machadinha o que incumbe às taifas e indo de patrulha também alguns marinheiros para picarem logo a enxárcia e cabos de laborar, o que se faz sendo navio de muita força, para que no caso de rechazar o primeiro golpe o meta no fogo sem governo, ocupar-lhe-á logo os escotilhões e portalós para impedir a gente que não suba e peguem em armas, desvia-se o xadrez e toma posse do governo do leme ou se lhe corta o cabo.

A mesma abordagem que faço por barlavento não jogando os navios faço pela alheta de sotavento, roçando a popa, somente enquanto lhe boto a gente, sem atracar, advertindo que a abordagem há-de ser sem darem balanços os navios porque se os derem ao tempo de se atracarem isso bastará para ir a pique, pelo que o mais seguro e limpo é render o inimigo com o rigor da artilharia, excepto se quem aborda [fl. 504v] excede muito na força a quem aborda, por que então é melhor abordar do que bater. Quando o navio é pequeno, porém resiste ao fogo da artilharia para o render, aproximar-me-ei a ele e passar-lhe-ei uma banda e debaixo dessa o mandarei abordar pela lancha ou escaler, com a espada na mão, o que sem dúvida o renderá.

[fl. 526] O abordar qualquer navio faz-se para sotavento, borda com borda e atracando-se com os arpéus que se largam pelos lais.

[fl. 504v] **Capítulo X - Como se rechazará qualquer abordagem**

O navio ainda que o abordem nem por isso fica sujeito a render-se, antes poderá degolar a abordagem e fazer-se superior na força ao que o aborda. Quando o quiserem abordar deve logo botar as peças que puder pela popa e com elas fará fogo no seu maior rigor, cobrirá a gente e reforçará as taifas armadas com mosquetearia, granadas, e chuços, as granadas não se deitam dentro do próprio navio salvo se a gente estiver coberta com alguma antepara ou dos escotilhões abaixo, o que se faz em sendo a guarnição pequena, cobre-se debaixo dos castelos e ao receber o golpe da gente se lhe faz fogo de granadas ou com as bocas-de-fogo, com os chuços pelos xadrezes, para que possam com a vantagem da cobertura pelejar poucos contra muitos, sem desmaiar nunca a resistência, porque nem só bastam muitos para vencer a um valor grande.

Capítulo XI - Como atracarei um navio para o abordar

Sempre o navio que atraca é preciso que tenha o barlavento [fl. 505] para poder arribar sobre o navio passivo, medindo-se com ele da popa até ao portaló, isto é que fique o portaló do navio passivo na proa do navio que aborda e tanto que estiver medido por este estilo ou costado com costado, atracarei o navio botando-lhe arpéus de cadeia, o que só pode ser em mar e chão, excepto se for o navio que atracar bruló, que então não importa que os navios joguem. Também se podem atracar os navios pela alheta de sotavento do navio passivo indo os navios seguidos, mas o melhor é abordar e lançar gente sem atracar.

No caso de ser atracado é necessário ir sempre descosendo o navio activo com artilharia e rechaçar a gente ao meter-lha dentro, porque o navio que à primeira invasão resistiu dificilmente é pela segunda rendido, pelo que pegarão todos nas armas e rechaçarão a abordagem.

Capítulo XII - Como se dá escolta a qualquer bruló para se queimar

A linha de batalha sendo bem ordenada e havendo nela brulós devem estes ter navios determinados para dar escolta e os brulós, quando houverem de entrar em acção, que ainda que sem elas possam operar indo atracar aos navios que se lhes ordenar, sem escolta nem ajuda, contudo facilmente podem ser cortados e frustrar-se lhe a operação o que não sucederá, assim, em levando escolta quando se forem queimar com o navio que se lhe ordenar.

Em fazendo o general o sinal de se ir queimar o bruló, o que sempre se encaminha [fl. 505v] contra os generais inimigos, pelo que na ordem da batalha vão já repartidos para cada um queimar o que lhe tocar ou, na ocasião, o navio que melhor possa, porém só para os cabos é que vão os brulós nomeados e cada um tem o seu navio de escolta que devem ser dos de maior força. Mede-se o bruló com o navio que dá a escolta por seu barlavento e depois de emparelhado arriba o escolta sobre o navio que vai queimar até se pôr na distância de tiro de pistola, então faz o fogo mais horrível que pode, disparando todas as baterias debaixo de cujo fogo se atraca o bruló por barlavento pelo portaló ou pelo laís do traquete, para o que leva arpéus no laís de todas as vergas, a este tempo leva o bruló já a sua lancha à portinhola do resbordo por barlavento e tanto que atraca, recolhe o capitão a gente a ela e dá fogo ao rastilho, pondo-se em retirada na voga mais larga que puder ser. O navio da escolta continua fogo com vigor por embarçar o inimigo e põe à orça com força de vela por se desviar do incêndio.

Os brulós devem ser de corpo, quero dizer, navios grandes, o que é necessário para sofrer o fogo inimigo e levar maior incêndio. Se o general lhe fizer sinal de se ir queimar sem escolta, deve ir pela alheta ou pela proa, sempre por barlavento, atracar ao navio inimigo com todo o pano largo e ceva-deira prolongada, prevenindo a sua lancha que levará amparada do navio pelo contrário do inimigo para retirar a gente, antes de entrar em batalha botará a gente demais em qualquer navio por ficar só com a que há-de servir para retirar e salvar a vida.

Para brulós basta que sejam navios velhos sem artilharia alguma, salvo fingida para o inimigo os desconhecer, hão-de se armar com fornaldas por dentro do lenho e carqueja enxofrada com bombas

e granadas reais, [fl. 506] barris de pólvora, com lanças incendiárias pelos mastros, cobertas com encerados, de sorte tudo bem repartido e com seu rastilho em cada porta, para se retirar a gente, dando-se tempo ao rastilho para esse efeito.

Os brulós têm duas portas no costado, junto à ré, como portas de resbordo, porém grandes para poder sair a gente sem embaraço no tempo de largar fogo ao bruló. Finalmente trazem os brulós duas betas enfrainadas pelos costados, que nascem do grosso do navio trazendo até a alheta, saindo os chicotes pelos mancos por qualquer dos bordos,

para se alar o escaler ou lancha avante e amparar-se do fogo inimigo. As acções dos brulós, tanto que tiverem sinal para as executar devem ser prontas e resolutas para se lhe ver o fim, com efeito sem as ponderações das dificuldades que se lhe oferecerem, porque as empresas da fortuna devem-se acometer sem conselho nem reflexão do contrário sucesso, porque se apresentarão impossíveis.



Ataque frustrado do brulote inglês Ann Galley a um navio espanhol durante a batalha de Toulon, travada em 11-02-1744 entre ingleses, franceses e espanhóis².

Capítulo XIII - Como se cortará qualquer bruló e se deterá que não atraque

Bem se deve ter entendido que importa atalhar a investida do bruló, porque quando é a queimar-se com o navio com quem se atraca igual é o perigo, em tal caso, de ser investido, qual é o gosto de quem o evita, por que não pode haver coisa que mais lisonjeie os combatentes do que ver o seu ini-

migo desfeito e voar em fogo, pois esse é o fim que cada um pretende, portanto deve-se pôr todo o cuidado em fazer fogo ao bruló e abordá-lo antes que atraque para o cortar.

[fl. 506v] Tanto que o bruló vier arribando ou puser a proa ao navio que vier queimar, logo o navio ameaçado fará o fogo possível ao bruló, vendo como lhe há-de empregar uma banda inteira, para o meter no fundo antes que aborde, mas como ainda que um navio receba cem balas de artilharia, não sendo por parte que receba mar, não bastam para o meterem a pique. Se quem vem no bruló sabe abalroar o navio e tem valor, sem dúvida se atracará por não poderem as balas, só, impedi-lo ainda que se empreguem todas, por ser o tempo pouco para o estrago e a distância breve para o padecer, o que faz preciso outras diligências para cortar o bruló empenhado em acção.

Antes que o bruló me aborde armarei escaler e lancha com gente armada para que o vão abordar e mudar-lhe a proa, armar-me-ei com paus de botaló pelo costado, prolongarei as vergas de cevadeira e sobre cevadeira, para que se não atraque comigo e fique baldado o intento.

Tanto que o bruló vier chegando antes de atracar farei fogo de artilharia e mosquetearia para amotinar quem o governa, pôr-me-ei em movimento arribando ou por de ló se acometer pela proa ou darei por dávante vindo pela popa, para que o golpe com que vem o bruló fique incerto, que sempre o será por não poder vir bem velejado, pois lhe falta para isso a gente. Em caso que atraque é melhor que seja pela popa onde se não pode bem enrascar e se morder alguma verga se pode picar a enxárcia com facilidade, o que se fará incontinentemente fazendo força de vela para se desatracarem e ir pôr-se o navio onde lhe toque, que vi suceder assim a capitânia dos turcos, sendo atacada por um bruló dos venezianos estando [fl. 507] em linha de barlavento e na força do combate, o que não foi bastante para se livrar do susto de ser investida do bruló que quase venceu um impossível de chegar, atracar-se e queimar-se, ainda que não conseguiu a glória de ser com a sultana capitânia e havendo-a com fortuna abordado.

Também se cortam os brulós se ao tempo de investirem, antes de atracarem, são conhecidos o que com facilidade se percebe fazendo o navio ameaçado alguma manobra para desconstruir o movimento do bruló e mandando abordá-lo pela lancha, como já dissemos, o que farão também os mais navios companheiros, cujas abordagens são facilímas, por não haver nos brulós quem os resista.

[fl. 393] **Capítulo XIV - Como se cruza em qualquer altura**

A cruzança em qualquer altura, a que os Franceses chamam rendez-vous, sendo um navio só se faz andando no paralelo, entre meridianos, em que se manda andar, fazendo os bordos de dia na terra e pondo-nos ao mar de noite e se se cruza com esquadra de navios, conservando sempre a mesma altura, uns irão umas horas no mar e outros na terra, vindo todos a juntar-se na vizinhança desta, para incorporados virarem no mar e quando se separarem sempre seja por horas, andando à vista todos, para que se possam juntar e conservar incorporados, segundo a ocasião e ordem da cruzança.

[fl. 393v] **Capítulo XV - Como se conservam navios incorporados**

Os navios que andam incorporados para se conservarem assim quem os mandar deve-se compassar com o que andar menos, medindo pano por pano e assim levará todos incorporados, mareando ao pôr-do-sol o pano com que há-de velejar de noite e na ocasião do tempo não forcejar mais do que entender pode aguentar o navio de menos força da sua conserva, que de outra sorte não lha fará.

¹ CJR - A imagem representa o *Mapa geral das nauas e fragatas que se encorporaram na esquadra do Sul* e mostra as *Verdadeiras figuras das Embarcações da esquadra do Commando do Chefe Roberto Macdonall*

² GCS - Esta imagem é elucidativa quanto á forma como podia decorrer um ataque deste tipo. O brulote (C) fazia parte da esquadra inglesa, e recebeu ordem para incendiar o navio espanhol Real Filipe (á esquerda), pelo que se dirigiu para ele. O comandante ficou ao leme e a guarnição passou para a lancha, que ia a reboque (I). O Real Filipe abriu fogo contra o brulote, atingindo-o na linha de água. Uma lancha espanhola com muita gente a bordo (H) avançava também para o brulote, a fim de o desviar do Real Filipe, pelo que o comandante deste considerou necessário destruí-la, e abriu fogo contra ela. Como o brulote estava pronto para a ignição (com pólvora espalhada no convés e condutas de ar abertas) o disparo das peças provocou o início do incêndio que imediatamente se propagou a todo o navio. Segundo uma versão, o comandante saltou para o mar (D) e foi recolhido pela lancha; segundo outra ele e mais cinco homens morreram.

**ESCRITOS QUE
ANTECEDEM E
SUCEDEM A DIETA
NÁUTICA E MILITAR**

[fl. 508] **Recensão que se porá em cada um dos tratados a que pertencer**

Verbos náuticos

Abicar - É inclinar os mastaréis para a vante de sorte que não fiquem perpendiculares [fl. 508]
Atezar - É alar o cabo que não fique brando

Cochar - Reapertar

Descochar - É saltar

Embaçar - É calafetar

Empunir - É ligar a vela nos punhos aos lais da verga

Engaçar - É coser a vela como franzindo o pano

Engatar - É meter o gato no sapatilho

Esbaldafadar - É aguentar o pano na verga quando se ferra

Escorrer - É passar o porto sem querer por força de água ou vento

Espaldar - Encostar para alguma parte por força da água

Espalhar - Alargar para os lados

Esquipar - Remar bem qualquer embarcação ou estar bem preparada

Falçaçar - Cortar o cabo e enfiar-lhe o chicote

Inferir - Conferir ajustarem-se as obras

Palumbar – Coser a tralha à vela com pontos dobrados

Pescar - Receber a vela o vento ou a bomba de água

Puxar - Fazer força na enxárcia quando joga

Reger - Pôr-se o navio direito sem lastro

Rolar – Ir com impulso das águas ou vento sem fazer o seu caminho

Romper – Quebrar, faltar

[fl. 508] **Termos náuticos**

[fl. 508v em branco]

A choé choé - Se diz quando o vento é quase calma, mas dura.

[fl. 509v]

Água aberta - Se diz quando o navio faz água pelo costado por estar aberto.

[fl. 509]

Água estofada - Se diz ao princípio da maré quando começa a crescer.

Aguagens - Se diz correntezas da água não gerais.

Águas - São certos limos do mar, porém vivos.

Alfaques - São os outeiros que há no fundo do mar como vários montes divididos os quais muitas vezes se mudam.

Amarração de pé-de-galo - Se diz quando se dá fundo ficando a âncora a pique digo ficando a amarra a pique.

Ancorar passo de ganso - É dar fundo a três ou mais ancoras ficando todas divididas.

Arage - Se diz vento mas muito brando que apenas se conheça

Ardência - Se diz quando o mar faz diferente cor como acendido nas partes que tem salitrosas ou sulfurias

Bafage - Se diz princípio do vento quando está entrando e não acaba de segurar.

Baganal ou cabo baganal - Se diz quando está brando, não fazendo força.

[fl. 511]

Barda no horizonte - Se diz a qualquer arrumação de nuvens juntas parecendo grossas do que se espera água ou vento.

[fl. 509]

Barlavento além da sua própria definição - Se diz quando o navio está avançado a terra e a sotavento pelo contrário.

Barra - Se diz porto de maré, onde é necessário que a haja para se entrar em diferença dos portos onde sem ela se pode entrar.

[fl. 511]

Bofetada - Se diz mais ou menos grossura no costado isto mais cheio ou mais seco mais seco por qualquer dos bordos.

[fl. 509v]

Borda com borda - Se diz quando dois navios se atracão e ficam emparelhados costado com costado.

Bordo - Se diz o ir dentro do navio ou estar dentro do navio.

Carraca - Se diz do navio que não anda bem porque eram umas embarcações antigas de carga somente pelo que não andavam muito.

Carriçada - Se diz as pipas em ordem amarradas de sorte que se possam levar sobre o mar.

Corde de vento - Se diz quando o vento é esperto e dura dias sem mudança.

[fl. 511]

Costura flamenga, portuguesa ou redonda - É o modo com que se emenda um cabo no outro quando se corta ou rompe para ficar inteiro o que o uso ensina.

[fl. 509v]

Cote - Se diz uma volta de cabo singelo no chicote sobre que se soca para se fazer fixo.

[fl. 509v]

Cu de moitão - Se diz a parte do seio da sua orça.

Enchufria do mar - Se diz quando arrebeta com espuma grossa.

[fl. 511]

- Escarcéus** - Se diz arrebentar o mar mais principiante nos baixos e ficar em flor. [fl. 509v]
- Falçaçado coberto** - É amarrar o cabo no chicote com fio de vela cobrindo com lona para não apodrecer
- Falçaçadura** - É amarrar o cabo no chicote com fio de vela para que se não esfie. [fl. 510]
- Forra do portaló** - Se diz as defensas do costado para receber aguada. [fl. 511]
- Gala gala** - É uma massa de cal e azeite feita com betume que se dá no fundo do navio parte convexa quando forra entre o costado e o forro. [fl. 510]
- Garganta do estai grande** - Se diz a orça por onde o cabo se abotoa. Uma portugueza - Se diz um botão nos cabos.
- Juntos de água** - São correntes de água encontradas vindo de diversas partes.
- Levar a amarra pelos cabelos** - Se diz quando se leva pelo arinque.
- Mar estanhado** - É estar o mar leite estando em calma.
- Mar picado** - Se diz quando o mar está bravo.
- Marinhagem** - Se diz a paga ou soldada que cada marinheiro ganha.
- Marolada** - Se diz quando a vaga do mar é grada.
- Obras** - Se diz pelos cabos passados em seu lugar, havendo de laborar para se manobrar o navio e assim se mandar pegar nas obras, que vale o mesmo que nos cabos para marear o navio. [fl. 511]
- Ostagatura** - Se diz o meio da verga onde se lhe fixa a ostaga. [fl. 510]
- Paixão** - Se diz a parte onde se faz fixo os aparelhos e a alanta para fazer virar e adirichar o navio quando dá de querena.
- Pardelas** - Se diz asas de pardelas quando a maior vai caçada entre ambas e o vento é do lado da roda que se carrega a maior pela esteira. [fl. 511]
- Peirau** - Se diz o fundo do mar alto ou fundo com queda. [fl. 510]
- Pernada** - Se diz o braço de qualquer vau das gáveas tomado por si só. [fl. 511]
- Pois ou poi da verga** - Se diz ao portaló.
- Poja da verga** - É palavra antiga vale o mesmo que o lado de donde anda ou e o lado do mastro grande. [fl. 510]
- Ponto** - É termo entre pilotos falando da derrota que vale o mesmo que cálculo de qualquer singradura por onde vem ficar o navio cada vinte e quatro horas. [fl. 510v]
- Pujame** - Se diz a guinda do pano como altura de qualquer vela.
- Rabo-de-gato** - Se diz chicote de qualquer cabo concertado com certo artifício de costura para se não desfilar.
- Recrame** - É a roda do gorne do pé do mastaréu ou também por onde passa a ostaga no mesmo mastaréu ou o gorne de qualquer verga.
- Rolheiro de água** - Se diz a corrente de água com força não esperada.

Rumo - Se diz o caminho que faz o navio ou a ordem das pipas postas em ordem no porão.

Sapata - Se diz quando a vela bate de pancada e de sacada.

Sobrepostas - Se diz quando se forram os embornais por fora.

[fl. 511]

Tática - É a ciência que ensina as evoluções navais para a guerra.

[fl. 510v]

Teia - Se diz quando se leva a âncora pela amarra.

[fl. 511]

Tiravira - É cabo fixo ou dado com seio a outra parte abraçando.

Um brando - Se diz o comprimento de um virador.

Um passo ao trás adiante.

Vasa - É fundo de lodo.

Vento cascarrão - Se diz vento rijo que assopra com força.

[fl. 510v]

Vento no mastro - Se diz qualquer falha que tem o mastro, que lasca sem penetrar o cerne.

Volta marinheira - Se diz quando se amarra o cabo pelo chicote com volta. Está nas partes avulsas.

[fl. 511]

[fl. 511v em branco]

[fl. 512] **Vozes dos cabos**

Ala e aguenta - É alar sem afrouxar.

Ala e tem - Se diz puxar o cabo para si sem afrouxar.

Cochar o cabo - É apertá-lo.

Descochar o cabo - É abri-lo.

Estirar o cabo - É desboliná-lo e estendê-lo para que se não torça, que tome coca.

Ter encontra a bolina contra o braço - É alar a bolina alguma coisa.

Virar à uma - É virarem todos a um tempo com um esforço unido.

[fl. 512v] **Vozes do pano**

Salta a gávea - É arriar a gávea alguma coisa.

Salto ao velacho - É o mesmo

Um poço ao traquete - Se diz quando se toma um poço que vem a ser amarra-lhe o punho de barlavento ao turco.

Vozes do leme

Ter encontro ao leme - É pô-lo de arribada.

Vira para cá ou pára - É andar com a roda para qualquer dos bordos.

[fl. 513] **Frases gerais**

Ancorar a pé-de-galo - Se diz estar a amarra a pique.

Andar à popa - É ir com o vento pela quadra.

[fl. 513v]

Andar a um largo - É ir com o vento da banda.

Andar à vista - É ir chegado ao vento.

Calar o vento - Se diz entrar o vento e durar.

[fl. 513]

Calçar o macho - Se diz engrossá-lo.

[fl. 514]

Catau - Se diz pelo nó que se dá na sondareza, para marcar as braças que tem o fundo que se pruma.

[fl. 513v]

Correr a rolo - É ir através sem governo.

[fl. 513]

Correr para leste - Se diz com frase, quando no mar alguém não [tem] já que comer, por ter pouca matalotagem.

Cruz ao cabo de ala e larga - Se diz quando está passado ao cabrestante e se cruza o socairo com o tirador e se lhe toma botão. Também - Se dizem termos próprios quando o cabo se cruza com outro, que se empacham e não gornem.

[fl. 514]

Dar com os da amura - Se entende dar com força porque as peças da amura são as que melhor se empregam.

[fl. 513]

Dar fundo a pé-de-galo - Vide ancorar a pé de galo.

Dar pancadas o navio - Se diz bater o navio no mar ou no fundo se toca.

Dar sapatadas - Se diz o bater a vela os cabos, com o vento, contra os mastros.

Dar vela - O mesmo que navegar.

[fl. 513v]

Empunir - Se diz amarrar o punho ao lais da verga fazendo-o fixo.

[fl. 514]

Engatar a âncora - Se diz quando se embrulha com outra ou amarra.

Escamar a amarra - Se diz quando se rompe no fundo do mar

[fl. 513v]

Escorrer o porto - É passar o porto sem querer.

[fl. 513]

Estar a caminho - Se diz ter a proa para a parte para onde se faz o caminho.

Estar com o focinho à palha - Se diz quando não governa o navio por falta de vento.

Estar com o pano às costas - Se diz quando o pano luva ou quando fica sobre, encostando aos mastros com o vento contrário.

Estar em franquia - É estar desembaraçado para ir de barra em fora e para se pôr em perto dela.

Estear os mastros - É atesá-los para vante.

[fl. 513v]

Estivar a carga do navio - É ordená-la para que fique em equilíbrio.

Fazer à vela - É partir, pôr-se o navio a caminho.

Fazer água o navio - Se diz quando a recebe, entrando por alguma parte por descontentada.

[fl. 513]

Fazer água salgada - É encher os meios vazios para lhe conservar o lastro ao navio

Fazer aguada - É quando se faz água doce para a viagem.

Fazer escala - É ir tocando em portos diversos quando se for de viagem.

Fazer mar - É estar o mar bravo.

Ficar sobre - Se diz quando o pano está atravessado ao vento e o vento de revés, que fere por diante.

[fl. 514]

Ir a bordo - Se diz ir dentro ao navio ou em acção de guerra ou depois de lhe dar caça ir dentro ou alcançá-lo.

[fl. 513v]

Ir à caceia - É ir desamarrado o navio ao som da água.

[fl. 513]

Ir com obra quase a passo - É ir com o punho ao turco.

[fl. 513v]

Ir entre ambas - É ir caçado pelo redondo.

[fl. 513]

Levar a âncora pelos cabelos - É levá-la pelo arinque e levá-la pela teia é levá-la pela amarra.

Meter de pescoço - É meter de golhilha.

[fl. 513v]

O navio é uma poita pois - Se diz todo o navio que não anda, a respeito de poita que é uma pedra com que os barcos pequenos dão fundo em lugar de fateixa.

[fl. 513]

Polvo - Se diz quando a âncora se enreda e embaraça com outras âncoras e amarras que estão no fundo, que então se levam com a testada dada ao gurupés a gornir ao cabrestante e ao vir a olho se vai cortando para se desfazer o polvo e é a maior força que faz o navio.

[fl. 513v]

Pôr em candelas - Se diz suspender a vergas horizontalmente, como para as meter dentro ou botar fora do navio.

Pôr os punhos à amura - É dar força a alguma coisa para que se faça efectivamente.

[fl. 513]

Pôr sobre - Se diz quando se atravessa o pano ao vento de revés.

[fl. 514]

Puxar o navio - Se diz quando dá balanços e faz força.

[fl. 513]

Recalar o plumo - Se diz quando se sonda fazendo-o dar no fundo.

[fl. 514]

Tocar o pano - Se diz quando o pano vem batendo e o vento o não fere.

[fl. 513v]

Tocar o pano - Se diz quando o vento fere a vela pela testa.

Tomar a mesma volta, virar, vir, ir na nossa ou mesma volta - É fazer o mesmo andando à vela que faz quem o nota.

Tomar cruces os cabos - Se diz quando se mordem estando gornidos.

Trabalhar o navio - Se diz quando sobre a amarra ou em viagem dá muito balanço.

Varar o gato - É endireitar-se perdendo a volta do gancho que tinha para prender, por ficar estendido.

Vaza - Se diz barro mole, preto pelo fundo do mar, de areia e rocha, calar ou recalar o plumo, - Se diz para segurar o fundo para o conhecer.

[fl. 511v em branco]

[fl. 515] **Propriedades avulsas**

Alfez - É chapa em que abre o poisson o buraco no que se abre.

Aparelhos reais - Não são coroas porque estas compõem-se de amantes e polés e os aparelhos reais compõem de amantes e cadernais.

Bronze - É uma chapa de ferro em que se encosta ou trabalha um ferro

Cavirões - São uns paus que se metem nas alças dos aparelhos.

Esguncho - É um pau de duas mãos com um vertedouro comprido para aguar o navio pelos costados do mar à borda, para conservação dos madeiros o que serve para quando está no porto.

Fardetes - São uns sacos de estoupa ou de lã que se levam para as arrombadas.

Gamotes - São baldes de couro.

Palomas - São uns novelos de mialhar quando quando estão em pau.

Poisson - É um ponteiro de ferro para abrir o buraco em qualquer chapa em branco.

Sargaço - É uma erva que se vê sobre o mar principalmente em certas partes.

[fl. 515v em branco]

[fl. 516] **Partes do navio**

Almogama - Se diz a última caverna do grosso do navio de onde começa a secar para a ré.

Aposturas - São uns madeiros que servem de encher a proa entre curva e curva.

Bicos de popa ou proa - São os madeiros que com as cavernas o formam.

Bujões - São uns tornos de pau para tapar os buracos dos pregos.

Cacholas - São as faceiras do mastro que engrossam no calcês.

[fl. 516v]

Casa do mastro - Se diz a loca na coberta por onde se enfora.

[fl. 516]

Chãos - São uns barrotes que formam a coberta entre lata e lata.

Chapitel - Se diz o castelo de popa.

Chapuzes - São os cheios que se dão do beque à roda de proa por baixo das curvas do beque.

Chumaceira - Se diz as partes onde trabalham os remos do escaler.

Coral - É a curva que abraça a roda de proa com a quilha, por dentro.

Curva abertona - Se diz a de revés ou a que abraça a amurada com a coberta em plano, advertindo que toda curva tem braço e mão, esta é a da lata e aquela a do costado.

Ignoras - São uns madeiros que correm de popa à proa, pelo meio das cobertas, como também as sicordas, porém estas não vão pelo meio ou também - Se diz, ignoras, os vãos por onde enforam os mastros.

[fl. 516v]

Papa-moscas - É uma curva, na roda de proa, onde se faz fixa arreigada do estai grande.

Pontalete - Se diz o mastaréu sobre que descansa a verga que faz a cábreá.

Raineta - Se diz qualquer sarrafo de pau.

Sicorda - Se diz a cinta que corre de popa a proa, por dentro, correndo as latas.

[fl. 517 a 517v em branco]

[fl. 518] **Propriedades da bomba**

Tornos - São as braçadeiras da bomba da roda com que se faz andar em torno.

Propriedades dos mastros

Aros de ferro - São os das vergas para os paus de botaló para os cutelos.

Ciânia - Se diz a parte onde se mete o mastro da mezena sobre que arvora.

Mecha do mastro - Se diz o seu pé.

Soleira - Se diz o pé do mastaréu no grosso onde se passa a cunha.

[fl. 519] **Enxárcia**

Alça ou alças, as da verga da gata - Se diz um cabo curto com duas alças no chicote.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado III Capítulo II*

Arridas - São os cabos que servem de guias ao leme quando está a calar, atracando o navio para cair nas fêmeas.

Coroa - Se diz o cabo com um moitão cosido que serve de arreigada ao amante polé.

Coroa - Se diz o cabo grosso que aparelha normalmente no aparelho.

Gorateia - É um cabo de rojo com que se tiram as amarras perdidas.

Prumos - São as ligaduras que se dão na verga ao mastro, quando se faz a cábria.

Sirgideiras de abraçar - Se diz as que andam por ante a ré cujos chicotes andam em cima do cesto das gáveas, contra as de ante a vante.

Composição dos cabos

Alanta - É aparelho que consta de beta e cadernais.

[fl. 519v]

Alça ou alças - As da verga da gata, se diz um cabo curto com duas alças no chicote.

[fl. 519]

Amante polé - Consta de coroa com um moitão, amante e polé, beta e moitão.

Aparelho - Consta de coroa, beta e cadernais.

Arricabre ou arricabres - São uns cabos que dão ao leme no açafão em ajuda dos machos se estão fracos. [fl. 519v]

Arridas - São os cabos que servem de guias ao leme quando está a calar, atracando o navio para cair nas fêmeas. [fl. 519]

Bolina - Consta de poas e amante.

Braços grandes - Constam de braços, bracetotes, contra bracetotes e moitões.

Cabo de ala e larga - Consta de uma amarreta e botijas, portando-lhe. [fl. 519v]

Cabos simples - São aqueles que sem ajuda ou composição alguma estranha laboram como amarra, amarreta, virador, etc.

Contra estai - Consta de um virador, colhedor e cadernais. [fl. 519]

Coroa - Se diz o cabo grosso que aparelha normalmente no aparelho.

Coroa singela - É cabo e moitão, toma-se por aparelho na composição.

Driça - Consta de ostaga, beta, polé e moitão.

Enxárcia - Consta de ovéns, colhedores e enfrechates com vigotas.

Enxertário - Consta de bastardo, caçoilos e lebres.

Estai - Consta de um troço de amarra, colhedouros e cadernais.

Estralheira - Consta de beta e polés. [fl. 519v]

Gorateia - É um cabo de rojo com que se tiram as amarras perdidas. [fl. 519]

Ostaga - Consta de um cabo encravado em um moitão. [fl. 519v]

Ovéns - Constam de viradores, colhedores e vigotas. [fl. 519]

Patarrases ou cupezes - Constam do virador que faz o ovém, colhedor e vigotas.

Patesca - Consta de virador e moitões. [fl. 519v]

Prumos - São as ligaduras que se dão na verga ao mastro, quando se faz a cábreia. [fl. 519]

Retranca - Consta de beta, caçoilos, lebres e moitões. [fl. 519v]

Sirgideiras de abraçar - Se diz as que andam por ante a ré cujos chicotes andam em cima do cesto das gáveas, contra as de ante a vante. [fl. 519]

Talha - Consta de beta e moitões. [fl. 519v]

Urracas - São aparelhos que dão às vergas quando vão para cima, para não (caírem), que servem de boças.

[fl. 520] Poleame

Andorinho - Se diz o caçoilo por onde passa o cabo para se mudar, é o mesmo que uma conta furada.

Castanha de malaguetas - Se diz onde elas andam na enxárcia.

Lebre de malaguetas - Se diz onde elas andam na enxárcia.

Moitão escachado - É aberto para servir de retorno.

Moitões de guia - São os de dois gornes um em revés do outro.

Travessão de malagueta - Se diz o pau fixo na amurada do navio onde elas se metem.

[fl. 520v em branco]

[fl. 521] **Acrescentamento que se porá onde tocar**

Aparelho do navio

O navio carregado há-se ficar com a terça parte fora de água para que venha a ficar com a metade da concavidade carregada somente.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado V Capítulo I*

Quando os navios trazem joanetes do galope os estais aparelham no mastaréu do mesmo joanete, ficando este por baixo.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado V Capítulo XIII*

O mastaréu da gata também aparelha com brandais com um ou dois por cada banda estando em o seu mastro bem aparelhos.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado V Capítulo XIV*

Para arriar qualquer mastaréu passam-se-lhe viradores, emendam-se-lhe as vigotas dos brandais para se suspender e tirar-lhe a cunha.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado V Capítulo XII*

As talhas dos lais também se passam com um cabo solteiro dado do lais da verga ao calcês do mastro cujo tirador tira a pluma junto ao mastro mas não são tão fortes.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado V Capítulo XVI*

As vergas grandes também aparelham com troças que se largam para bracear mas não se pratica.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado V Capítulo XVI*

Os aparelhos ou viradores com que se bota qualquer mastaréu arriba fazem-se as arraigadas na pega uma em reverso da outra para virar sobre ela por igual.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado V Capítulo XI*

Por ante a vante do calcês labora um cadernal e a pôr a face se cose um moitão para servir de retorno ao tirador da adriça da verga grande, que passa por outro moitão cosido na ostagadura dela.

[Nota à margem] *Toca ao Tratado V Capítulo XVI*

[fl. 521v] Para se meter uma gávea redonda dão-se dois andiribelos ao calcês do mastro os quais se passam à gávea por onde se ala por ante a ré até montar o calcês sobre a vela, para o que se dá uma talha da gávea ao cesto da mezena, por onde se ala para a fazer cair em plano sobre os vãos.

[Nota à margem] Toca ao Tratado V Capítulo XI

Para pôr a pega não havendo mastaréu se supre com qualquer ou vergôntea a que se cose duas polés, bota-se arriba a ficar a pique com o calcês ao qual se trinca depois do que se ala a pega a calar no seu lugar.

[Nota à margem] Toca ao Tratado V Capítulo XI

O mastaréu do joanete também se aparelha antes de pôr o seu mastaréu à cunha leva as suas coroas dos amantilhos enxárcia com o seu estai.

[Nota à margem] Toca ao Tratado V Capítulo XIII

Os barçalotes passam-se dobrados e desiguais para que porte só por um e faltando este fique outro como pode suceder na ocasião das balas ou do tempo.

[Nota à margem] Toca ao Tratado V Capítulo XVI

A verga grande aparelha com enxertário adriça ou duas, à moderna, amantilhos, braçalotes, contra braçalotes, braços e talhas de aparelho.

Verga da gávea aparelha com enxertário adriça ou duas amantilhos braços e estribos.

A verga da cevadeira aparelha com boças de vigotas, retranca, talha a vante, cabresto, amantilhos, braços e guarda mancebo.

[fl. 522] **Do Velame**

A gatinha também aparelha com sergideiras.

[Nota à margem] Toca ao Tratado V Capítulo XVII

Os brióis da gávea também se passam por ante a ré da gávea.

[Nota à margem] Toca ao Tratado V Capítulo XVII

As sergideiras de abraçar estão por ante a ré das gáveas e os seus chicotes nos cestos.

[Nota à margem] Toca ao Tratado V Capítulo XVII

[fl. 523] **Da economia dos navios**

Às lanchas ou escaleres nos navios pequenos fazem-se-lhe rombos para não receber o mar dentro, no caso de se lhes encapelar dentro

[Nota à margem] Toca ao Tratado VII Capítulo XVII

As hortaliças se conservam no mar por tempo, boas e verdes, levadas em barricas de moura na maneira seguinte: põe-se água a ferver pela qual se passam as hortaliças de corrida, somente

que vem a ser metê-las e tirá-las da água, as quais se põem a enxugar até que se murchem alguma coisa e depois se metem na moura, a qual se faz de água e sal batido, muito, até que deixando nele um ovo aboie.

[*Nota à margem*] *Toca ao Tratado VII Capítulo XXII*

Também se podem conservar as hortaliças em sal, postas as ervas como beldroegas ou outras semelhantes desfolhadas em camas de sal.

[*Nota à margem*] *Toca ao Tratado V Capítulo XXII*

Os remos nos navios trazem na coberta debaixo de bombordo a estibordo adriçados à coberta e entre lata e lata.

[*Nota à margem*] *Toca ao Tratado VII Capítulo XVII*

As amarras andando talingadas devem trazer o que vai dos escovéns para a talingadura, forrado a coberto com capas de lona, por não apodrecerem.

[*Nota à margem*] *Toca ao Tratado VII Capítulo VII*

Alguns navios costumam trazer os moitões pintados de amarelo o que é melhor ou de vermelho porém não parece bem.

Alguns navios costumam trazer um registo por baixo do grosso por onde recebem água salgada para compassar o navio.

Costumam também trazer chaminé na câmara para o chá do capitão, porém são os navios mercantes.

Convém os soldados, no seu alojamento dos navios, tenham os seus oficiais para sua quietação.

[*fl. 523v em branco*]

[*fl. 524*] **Da política militar**

O capitão da guarda não pode prender sem que primeiro dar parte, porque como esta está de guarda actualmente o oficial que o domina a esse toca o determinar a prisão.

A companhia da guarda pede licença para todo o movimento de armas ou faça ela ou faça qualquer das da guarnição. E também se pratica escolher os legumes e a companhia as luzes do porão, o que não é o mais versado porque a companhia do retém é a que ajuda ou deve ajudá-la, nessa parte.

Os retens acompanham as luzes e primeiro acompanham as do porão e segundo as do navio.

Os cadeiros não são chamados aos quartos como todos os mais marinheiros.

Os carpinteiros têm obrigação de ver os mastros, vergas e leme e dar parte.

Entre galés a real é a primeira, a capitânia a segunda, a patrona a terceira, de ordem delas.

Entre galés de república a capitânia é a primeira e a patrona a segunda.

As bandeiras arriam-se na presença das capitânias de França e Castela, o que elas fazem fazer aos seus navios nacionais como também aminurar as velas.

[fl. 524v] As salvas nas visitas fazem ao entrar uma e outra ao sair, a pessoa a quem se rende.

Ao entrar no escaler quando vou com pessoa de maior e superior respeito entro primeiro e sem tomar lugar lhe dou a mão e o mesmo pratico a bordo quando embarco no escaler, porém se vou para bordo dou lugar a que entre primeiro o superior.

Pelo portaló de estibordo se serve a gente e se deitam os mortos ao mar e pelo de bombordo se serve o navio.

Como de ordinário o comboiar uma frota é sempre com poucos combóis, para o combate devem estes formar linha de batalha com o cabo na vanguarda para os movimentos os fazer livre e seguir a marcha que é da sorte que deve pelejar.

[fl. 525 a 525v em branco]

[fl. 526] **Do combate**

O abordar qualquer navio faz-se para sotavento, borda com borda e atracando-se com os arpéus que se largam pelos lais.

No combate expedem-se as ordens de palavra levando-as o escaler como para as abordagens.

Dos safas safas

Dechalles manda que nos navios grandes é necessário que se deixe um corredor por longo do costado, no porão, ao lume de água para baixo, para se taparem os rombos das balas na ocasião.

As tranças acesas também põem de popa a proa sobre qualquer cabo dado aos pés de carneiro.

Os lambazes são bons para na ocasião enxugar a coberta de água e sangue.

Alguns navios têm o paiol da pólvora à proa e dentro farol, o que se acende na ocasião, sem risco, porque é defendido com vidraças, o que não altera a ordem de dar os cartuchos, porque sempre se podem expedir por escotilhas com mangueira.

[fl. 526v] **Da artilharia**

Quando se carrega com pólvora fina é com dois terços de bala e se é com a grossa é com a metade.

Cevar a artilharia com pólvora fina é encher-lhe os ouvidos para se poder escorvar prontamente.

O tiro ainda que para fazer maior efeito deve ser bem atacado à peça porém corre o risco de arrebentar.

Os tiros no mar fazem-se na consideração do navio andar ou estar parado.

A pontaria deve se fazer mais baixo do [que] alto para se empregar o tiro segundo Medrano.

A peça depois de tirar repetidas vezes se banha por fora com peles de carneiro e por dentro com a lanada molhada.

[fl. 527 a 527v em branco]

[fl. 528] **Da mareação**

Advertências

Indo os navios à bolina alargando o vento os navios de sotavento ficam a barlavento e se escasseia sucede o próprio correr à popa, ainda com tormenta bem se pode correr entre ambas, mas não é o melhor.

[Nota à margem] Toca ao *Capítulo XXX, Advertências ao piloto, Tratado X*

Indo o pano à bolina, braceando por redondo, largarei a escota ao traquete.

Quando os navios estão à capa com a maior se a sua a sua sombra se se amura o traquete, carrega-se o punho de sotavento à maior e vai-se amurando o traquete.

[Nota à margem] Tocam estas advertências ao *Capítulo XIV*

Se os navios com o tempo correm com o traquete se assim andam muito carrega-se-lhe o punho da escota.

À popa ou se anda com a gávea e traquete ou com traquete e velacho.

As gáveas atravessadas não embaraçam o andar navio, mas anda com maior vagar.

Para esperar uma trovoada estando em calma, bracearei as gáveas em revés, papa-figos carregados, gata ferrada e a cevadeira larga.

Por qualquer modo que se mareie o pano, pode andar o navio com tanto que se ande com o leme e o vento não seja contrário.

Quando o navio toma largo se para, larga-se-lhe a cevadeira braceada ao revés.

[fl. 528^v] Quando o vento é largo indo com as quatro velas ferra-se a gávea, se é rijo e se é escasso ferra-se o velacho.

Se o navio ao dar por avante o vento é rijo, é bom aborquelar o pano, arriar-lhe as gáveas dando-lhes um salto.

Para atesar a enxárcia é bom por o pano sobre, com ele em revés como um mareado e outro sobre.

Ao dar por davante ao tempo de virar o leme logo se larga a escota ao traquete e se mentir aborquela-se-lhe a mezena pela esteira ou torna-se a caçar o traquete e ice-se-lhe as gáveas, tudo o que puder, com a gata mareada.

Na ocasião de vento rijo se a maior vai amurada indo à bolina, carrega-se o punho de sotavento e se cresce ferra-se lhe logo a gávea.

Para carregar a maior quando o vento é rijo é melhor ir em cheio.

[fl. 529] Sendo o vento à popa com a maior em baixo carrega-se-lhe o punho de barlavento que vem a ser o da amura e indo à bolina o de sotavento

Quando se içam as gáveas tendo os braços volta larga sobre o de sotavento, indo-se-lhe lascando a de barlavento e o tempo de içar.

As galés costumam raras vezes pôr-se redondas, mas nas tempestades o fazem porque tem perigo, o pano saltar com a vela latina como diz Dechalles.

Nas tempestades manda Deschalles abaixar as vergas, que vem a ser arriá-las.

Antes de dar fundo em porto, desconhecido deve-se sondar.

As amarras também se abitam no porão como nos vaus.

Quando o pano é luva, é melhor carregá-lo logo, se não se pode bracear ou descarregar.

[fl. 529^v] **Regras gerais da navegação**

Para pôr à capa sem pano com a gávea arreada, põe-se o leme de ló para que fique o navio atravessado.

[Nota à margem] Toca ao Capítulo XXXIX

Para pôr à capa com a gávea, gata, velacho e traquete, atravesso o velacho, braceio o traquete por barlavento, largo-lhe a escota com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea e traquete, carrego este, arribo com o leme de ló e depois de parar o navio ponho a meio.

Para pôr à capa com velacho e traquete com a escota larga, braceio o velacho e traquete sobre, com o leme de ló.

Para pôr à capa com o velacho só braceio o sobre com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea só, mareio em cheio com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea e traquete e velacho, ponho este sobre com o traquete braceado por barlavento, com a escota larga ou com o punho carregado arribado com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea, traquete e velacho, braceio este sobre e o traquete em vento com a escota larga ou o punho carregado arriba e leme de ló.

[fl. 530] Para pôr à capa com a maior traquete e gáveas atravesso estas com o leme de ló, porém segue o navio por que assim é estar atravessado.

Para pôr à capa com as quatro velas atravesso o velacho, largo a escota grande com a gávea e traquete em cheio com o leme de ló, porém segue o navio.

Para pôr à capa com as quatro velas, com o velacho sobre e o mais pano em cheio com o leme a meio, o que se faz sendo o vento pouco, mas segue o navio, advertindo que com todo este pano pode velejar o navio.

Para pôr à capa com as gáveas e traquete, aquelas sobre e o punho do traquete carregado com o leme a meio, advertindo as gáveas sobre e arriadas.

Para pôr à capa com as quatro velas, velacho sobre, gávea em cheio e o punho da maior carregado com o leme de ló, porém segue o navio.

Para pôr à capa com a maior, traquete, velacho e gata sobre com o punho do traquete carregado arriba e leme de ló.

Advertência que para pôr à capa com o traquete na amura há-de ser com ele braceado sobre ou em vento e escota larga.

[fl. 530v] Para pôr à capa com as gáveas, maior e traquete, gáveas sobre, escota do traquete larga, com o leme de ló ou também com a mesma escota larga, ou carregado e braceado o traquete por barlavento.

Para pôr à capa com as gáveas maior e traquete gáveas sobre escotas do maior e o traquete largo, porém há atravessar.

Para pôr à capa com as quatro velas, gata e botaló, gáveas sobre, escotas da maior e traquete largas, gata em cheio porém é atravessar.

Para pôr à capa com a maior somente, põe-se com o leme de ló semelhantemente com a mezena só.

Advertindo que pôr à capa com velacho em cheio, sempre segue.

Para pôr à capa com a gávea sobre ou em cheio com o leme de ló sem mais pano.

Para pôr à capa com o velacho só arriado e sobre com o leme de ló ou também com a mezena caçada.

Para pôr à capa com as gáveas sobre, mezena e gata em cheio com o leme de ló.

[fl. 531] Para pôr à capa com a maior e gávea mareada, velacho atravessado e traquete carregado arriba com o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea em cheio, velacho sobre, com o punho do traquete carregado que se entende o de sotavento sem mais pano.

Para pôr à capa com a gávea sobre, velacho arriado, maior em cheio com o punho do traquete carregado e o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea em cheio mezena caçada velacho sobre, traquete e maior carregada, com a gata ou sem ela ou em cheio ou atravessada e o leme de ló.

Para pôr à capa com a gávea maior em cheio, velacho e gata sobre, com o traquete carregado, arriba com o leme de ló.

[fl. 531ⁿ] Para pôr à capa com velacho e mezena aquele sobre carriado a mezena em cheio com o leme de ló.

Para pôr à capa sendo só com o traquete na amura, carrega-se esse arriba, ficará o navio em árvore seca com o leme de ló.

Para pôr à capa com as quatro velas e mezena, sobre e o mais pano em cheio com as gáveas arriadas e o leme de ló porém segue o navio.

Nota: Quando o navio estiver à capa sem pano e se seguir largue-se-lhe o traquete abaixo e braceie-se-lhe sobre e se as gáveas estiverem largas braceem-se sobre com o leme de ló, ficará a capa.

Nota: Quando o navio está à capa e para seguir não obedece ao velacho, largue-se-lhe os brióis ao traquete ou amure-se e cace-se e da mesma sorte se lhe largam os brióis ao traquete para abroquelar em revés o pano e fazer cair o navio quando não faz cabeça.

Para pôr à capa com a maior amurada e mezena em cheio e leme de ló ou com o traquete com a escota larga e mezena caçada.

[fl. 532] Pelos meridianos se distinguem as longitudes ainda que pelo meridiano se meça a latitude porque de meridiano a meridiano se conta a distância de leste para oeste e semelhantemente pelos paralelos se distinguem as latitudes.

Atravessar o pano somente é bracear o velacho, gávea e gata por barlavento arriando a meio mastaréu ou ao soco se o vento é rijo ou qualquer delas ou o velacho, que é vela principal para atravessar ou este e a gata ou esta só ou as gáveas e o traquete com a escota larga ou aquelas e joanetes, de sorte que leve o navio algum pano oposto em revés do que aquele que faz andar indo a caminho pela bolina, porque à popa não há pano atravessado.

[Nota à margem] *Toca ao Capítulo XXXVIII*

Com vento pela bolina não se largam cutelos.

Quando se arria a gávea se há vento rijo carrega-se só pelo estingue de barlavento para vir para baixo, por que o de sotavento impede bracear a gávea por barlavento.

Para amurar o pano é bom ir de ló e para caçar de arribada.

Quando se metem as gáveas nos rizes, para se meterem nos segundos, largam-se as escotas de barlavento e depois caçam-se.

Entre os estrangeiros na ocasião do tempo ferram o velacho e largam a gávea por não trabalhar o mastro de proa.

[fl. 532v] Os estrangeiros com tempo põem a capa com a maior para se terem de ló e só no mar largo põem com traquete ou querem ir arribados e por esta razão não põem à capa com o traquete junto de terra.

Quando se maréia o navio estando com o traquete carregado e velacho sobre amura-se o traquete primeiro pondo o navio de arribada para abrir o pano ao vento e logo de ló para amurar e depois içar-se o velacho. O mesmo se pratica com a maior havendo-se de amurar porque se maréia melhor com o pano de cabeça arriado, o pano de correr quando se arriba em roda larga-se primeiramente a bolina e a escota grande, depois do que se braceia a gávea para se fazer a ala e larga.

Ao entrar as barras se há vento forte é melhor com a maré de vazio, sem que faça dúvida ser ordinário entrar com a maré de cheio. Se bem que em muitas é necessário que seja com a enchente por causa de pouca água e demandar mais altura.

Para sair de barra em fora sempre é necessário, principalmente havendo água do monte, esperar que quebre a força da água ao vazar porque não faça dar a nau à costa.

Para deitar os navios ao mar é melhor nas águas vivas do equinócio.

O entrar nas barras deve ser com água de cheio não só para ajudar a embarcação mas por causa dos baixos para nadar.

Os navios nos últimos perigos depois surtos é remédio picar os mastros e as amarras e botar para terra e encalhar onde não haja pedra nem ressaca.

A principal parte da navegação é a manobra como diz o tratado das manobras francesas e assim deve ser principal aplicação dos que navegam, para o que é necessário de muito tempo por ser bom manobarista.

É necessário saber de manobra para comandar navios.

[fl. 533] **Barquinha segundo Dechalles**

Há-de haver uma ampulheta de meio minuto, um carretel que ande em torno de um eixo ao qual está enrolado um cordel delgado, com bastante comprimento e repartido em nós de sete em sete toesas e em um dos chicotes se lhe amarra um pedaço de pau do tamanho de um pé, em forma de barquinha guarnecida de chumbo pela quilha para pesar. Para se fazer a observação se deita ao mar da popa do navio e depois de terem corrido alguns nós do cordel como dez ou vinte se vira a ampulheta e dando lugar ao carretel para que vire livre o comprimento que correr do último nó até ao em que acabar a ampulheta, conta-se o numero de nós e por ele as milhas de distância que andou o navio em cada hora. Adverte o mesmo Dechalles que será melhor para escolher melhor método dividir o cordel de oito em oito passos de terra, como os de Bolonha, que são $8 \frac{1}{2}$, que fazem cento e vinte partes de uma milha e a razão é evidente, se o navio faz em meio minuto oito passos e meio ele mesmo fará cento e vinte vezes mais em uma hora.

Para a política das bandeiras que divida a armada em esquadras cada esquadra porta a divisa no tope do seu mandante, com a distinção de bandeiras e galhardetes.

Como a salva se faz por sinal de respeito ou de submissão ou de alegria e festa de honra, disparando certo número de peças a sotavento, carregando o pano arriba, metade das velas ou todas ou especialmente a maior em testemunho de submissão.

[fl. 533v] **Política das bandeiras**

Os cabos de esquadra trazem corneta no tope da mezena em corpo de armada e no tope grande quando comandam, que deve então estar dividida em dois terços da sua largura e a rematar em ponta.

Amainar a bandeira é arriá-la à vista de um navio superior ou de uma nação que é superior no mar.

Como se navega com a sonda na mão

Quando se navega com a sonda na mão é nas paragens de estreitos com baixos, sabendo-se por roteiro ou carta as braças de água sobre que se há-de correr o que de ordinário se faz de dia e só de necessidade de noite, indo velejando põe-se um homem na mesa de guarnição da abotocadura grande com a sonda na mão, da parte de barlavento, com ela marcada em braças e meias braças e colhe em aducha na mão esquerda e com a direita faz perpendicular com o plumo no comprimento que vai a água e vibra até tomar força que de tiro chegue quase a outra abotocadura de proa, larga-o e, indo correndo a nau, vem a plumar a pique ou perpendicular com ele sondador, que fica vendo as braças sobre que vai, o que diz logo alto para que o piloto ouça e governe o leme, logo repete o mesmo e em acto continuado vai andando.

O que a sonda se muda para se vencer o trabalho.

Como se dão lados reais e como se dá de querena.

Como se armam os navios para invernaem.

No mar deve sempre preferir o que mais saiba da profissão pelo que nas naus em lugar do capitão manda o piloto e não os capitães de infantaria.

[fl. 534] Quando algum navio no porto vá a pique, por descuido ou desgraça mal vertida se pode tirar a mariola com barcas gornidas na baixa-mar e assim se irá mudando nas marés, como explicitaremos no seu lugar se se falar nisto.

No Rio de Janeiro, andando nós espiando ao levar da âncora levantámos duas ancoras com a própria outra perdida de forma engatada com a nossa e grande. E ao levar do ancorete suspendemos outro engatado com o nosso de sorte que de dois lanços levantámos quatro âncoras, caso raro!

A medida da barquinha se dá $23 \frac{1}{3}$ escalas da milha de meio minuto. Também se dão 70 palmos craveiros por cada milha contada por cada meio minuto.

Há navios que se querem mais metidos de proa do que de popa.

Advertências

Em ocasião de crescer o vento indo à bolina e a nau joga de cabeça vou com o velacho ferado e gávea nos rizes, com a maior e traquete na amura.

Quando se põe no outro bordo ficando sobre e ao dizer o vento pela proa carrega-se maior e traquete, assim com ala e larga a gata e leme de ló e depois põe-se a gávea e velacho, este mais arriado por redondo, ambas as gáveas com a mezena e gata e bolina, fica à capa sem forçar a nau para se atesar a enxárcia.

Para atesar a enxárcia de estibordo por exemplo, ponho sobre de bombordo, pondo de arribada até abrir o vento de revés, pondo de ló com mezena caçada, fica o pano sobre e para marear carregue-se a maior acima e mezena e põe-se de arribada até pôr de ló no outro bordo.

[fl. 534v] Quando se içam as gáveas com vento fresco vão melhor para cima em cheio do que em vento e para se arriarem vêm melhor para baixo em vento largado se lhes meter as escotas de sotavento.

Indo à vela saltando o vento e indo a nau contra o leme é bom pô-lo a meio, arriar as gáveas e carregar os papa-figos acima e pôr na outra ou mesma volta, segundo o caminho da nau, arriando logo a gata.

Quando o vento salta à proa carrego logo a maior acima e faço ala e larga a ré e à proa, pondo no outro bordo andando com o leme e mareio a ré.

Quando vou mareado e receio que o vento salte de revés carrego a maior acima, ferro o pano miúdo, mezena e cevadeira, arrio a gata e ando com o leme.

Advertências para dar fundo

Para se dar fundo vindo à vela e à popa é bom ferrar a gávea e ficar só com o velacho, mezena e gata e para dar fundo ir de arribada e meter o velacho dentro e ir de ló e como a nau for andando pôr a gata sobre até parar a nau e largar a amarra que com a gata sobre caie o navio a rá e não vai sobre a amarra que entouque e venha a latear.

Para dar fundo vindo com todo o pano carrego e arrio tudo e fico só com as gáveas e mezena, arrio velacho e meto dentro, braceio a gávea e meto dentro com a gata sobre e mezena caçada, dar fundo e carrego a mezena.

[fl. 535] As espias se dão a colher dentro ou fora ao mesmo que se vão virando ao cabrestante e colher em uma lancha para se repetir a espia, levando a âncora suspensa para dar fundo e dar espia, tendo uma cruz ao cabo de ala e larga passado ao cabrestante.

Falta-me o termo de dar querena sem covilhetes, como se chama? e também quando não tira o cabo direito pelo soleiro por torcer ou ficar inclinado, que encosta e morde e - Se diz em termo próprio que me falta?

Na ocasião de tempo para se arrear a gávea braceia por barlavento buscando-se-lhe a escota de sotavento, logo arria, carregando-se o estingue de barlavento e brióis a sotavento e sergideiras primeiro e depois as de barlavento antes de arriar a verga da gávea para se meter dentro o que feito se arria de todo e ferra.

Ao dar por davante também se carregam papa-figos arriba e o fazer as ala e largas quando se põem por redondo o pano se carrega e arriba, sem parar manobra de bracear e pôr à bolina.

[fl. 24] **Índice dos capítulos que contém a obra dividida em
doze tratados**

Tratado 1º - Do dicionário náutico

Capítulo I	Dos verbos náuticos
Capítulo II	Dos termos náuticos
Capítulo III	Das vozes da bomba
Capítulo IV	Das vozes do cabrestante
Capítulo V	Das vozes de amarração
Capítulo VI	Das vozes dos cabos
Capítulo VII	Das vozes do pano
Capítulo VIII	Das vozes do leme
Capítulo IX	Das vozes das bandeiras
Capítulo X	Das vozes do escaler
Capítulo XI	Das vozes gerais
Capítulo XII	Dos termos do vento
Capítulo XIII	Dos termos do mar
Capítulo XIV	Das frases gerais
Capítulo XV	Das propriedades avulsas

Tratado 2º - Da composição do navio

Capítulo I	Das partes do navio em geral
Capítulo II	Das partes do navio em particular
Capítulo III	Das propriedades do leme
Capítulo IV	Das propriedades da bomba
Capítulo V	Das propriedades do cabrestante
Capítulo VI	Da mastreação
Capítulo VII	Das vergas
Capítulo VIII	Das propriedades dos mastros
Capítulo IX	Das propriedades das vergas
Capítulo X	Da composição dos mastros e vergas

Capítulo XI	Das propriedades da âncora
Capítulo XII	Da amarração e suas propriedades
Capítulo XIII	Das partes do escaler e suas propriedades

[fl. 24v]

Tratado 3º - Da enxárcia ou massame em geral

Capítulo I	Do massame em geral, cabos
Capítulo II	Dos cabos compostos
Capítulo III	Dos cabos fixos
Capítulo IV	Dos cabos de laborar com soltura
Capítulo V	Dos cabos dos mastros com que aparelham
Capítulo VI	Dos cabos dos mastaréus
Capítulo VII	Dos cabos com que laboram as vergas
Capítulo VIII	Dos cabos com que laboram as velas
Capítulo IX	Poleame
Capítulo X	Dos aparelhos com que se serve o navio
Capítulo XI	Das obras compostas de cabo que fazem os marinheiros

Tratado 4º - Do velame

Capítulo I	Do pano principal
Capítulo II	Do pano miúdo
Capítulo III	Do pano pouco usado
Capítulo IV	Das propriedades do pano
Capítulo V	Das propriedades das composições de velas

Tratado 5º - Do aparelho do navio

Capítulo I	Como se deve lastrar o navio
Capítulo II	Como se calam os mastros
Capítulo III	Como se cala o mastro grande
Capítulo IV	Como se emastreia o mastro do traquete
Capítulo V	Como se emastreia o mastro da mezena
Capítulo VI	Como se emastreia o gurupés
Capítulo VII	Como se enramam os mastros
Capítulo VIII	Como se veste o mastro grande
Capítulo IX	Como aparelha o mastro do traquete
Capítulo X	Como se enrama o mastro da mezena
Capítulo XI	Como se botam os mastaréus arriba
Capítulo XII	Como se enrama o mastaréu grande
Capítulo XIII	Como se enrama o mastaréu do joanete grande
Capítulo XIV	Como se aparelha o mastro da mezena
Capítulo XV	Como aparelham os paus de botaló
Capítulo XVI	Como aparelham todas as vergas
Capítulo XVII	Como aparelha todo o velame
Capítulo XVIII	Como aparelham as bandeiras
Capítulo XIX	Dos faróis

[fl. 25]

Tratado 6º - Das bandeiras

Capítulo I	Das bandeiras e suas diferenças
Capítulo II	Das propriedades das bandeiras
Capítulo III	Dos cabos com que aparelham as bandeiras
Capítulo IV	Das Bandeiras que praticam todas as nações

Tratado 7º - Da ordem dos navios e seu armamento

Capítulo I	Dos navios de linha e ordem deles
Capítulo II	Da lotação dos navios
Capítulo III	Dos oficiais da marinha
Capítulo IV	Do fornecimento dos navios

[fl. 25v] Tratado 8º - Da economia dos navios de guerra portugueses

Capítulo I	Do quartel da primeira plaina
Capítulo II	Do quartel da gente do mar
Capítulo III	Do quartel da gente da artilharia
Capítulo IV	Do quartel da infantaria
Capítulo V	Da enfermaria
Capítulo VI	Da limpeza e asseio do navio
Capítulo VII	Do adorno e concerto do navio
Capítulo VIII	Como deve estar a artilharia no porto estando o navio surto
Capítulo IX	Como deve andar a artilharia em viagem
Capítulo X	Como se deve encartuchar e municiar a gente com pólvora e bala
Capítulo XI	Como se deve municiar a gente com víveres
Capítulo XII	Como se dá a ração do vinho
Capítulo XIII	Do estilo da água
Capítulo XIV	Do estilo de dar a ração no tinelo e escotilha
Capítulo XV	Dos quartos de vigia e repartição da guarda
Capítulo XVI	Da ordem de assistir ao governo do leme
Capítulo XVII	Como se trazem as lanchas e escaleres a bordo
Capítulo XVIII	Das luzes com que se alumia o navio
Capítulo XIX	Como se enfeita o navio
Capítulo XX	Do estilo da mesa de el-rei sobre os seus navios
Capítulo XXI	Como se há-de licenciar a gente
Capítulo XXII	Dos avisos para a boa economia e governo

Tratado 9º - Da política militar

Capítulo I	Da política militar, máximas e estilos gerais
Capítulo II	Da civilidade com que os oficiais se devem tratar a bordo
Capítulo III	Dos jogos que são permitidos a bordo
Capítulo IV	Da jurisdição e governo militar
Capítulo V	Das obrigações militares em particular de cada um no serviço náutico

[fl. 26]

Capítulo VI	Do estilo de dar o santo
Capítulo VII	Da obrigação do capitão-de-mar-e-guerra
Capítulo VIII	Da politica de dar as ordens e de as receber. Como especialmente
Capítulo IX	Da obrigação do capitão-tenente primeiro
Capítulo X	Da obrigação do capitão tenente mais moderno
Capítulo XI	Da obrigação do ajudante da armada
Capítulo XII	Da obrigação do sargento-de-mar-e-guerra.
Capítulo XIII	Da obrigação dos padres capelães
Capítulo XIV	Da obrigação do escrivão
Capítulo XV	Das obrigações dos cirurgiões
Capítulo XVI	Da obrigação do primeiro piloto.
Capítulo XVII	Da obrigação do segundo piloto
Capítulo XVIII	Da obrigação do mestre
Capítulo XIX	Da obrigação do contra mestre
Capítulo XX	Da obrigação do guardião
Capítulo XXI	Da obrigação do cabo dos marinheiros
Capítulo XXII	Da obrigação do paioleiro
Capítulo XXIII	Das obrigações dos patrões do escaler e da lanchar
Capítulo XXIV	Da obrigação do patrão do bote
Capítulo XXV	Da obrigação dos cadeiros
Capítulo XXVI	Da obrigação dos timoneiros
Capítulo XXVII	Da obrigação dos gajeiros
Capítulo XXVIII	Da obrigação dos diriceiros
Capítulo XXIX	Da obrigação dos escoteiros
Capítulo XXX	Da obrigação dos marinheiros
Capítulo XXXI	Da obrigação dos grumetes
Capítulo XXXII	Da obrigação da mestrança
Capítulo XXXIII	Da obrigação do calafate
Capítulo XXXIV	Da obrigação dos tanoeiros
Capítulo XXXV	Da obrigação dos oficiais mecânicos que vão para adorno do navio
Capítulo XXXVI	Das obrigações dos oficiais económicos
Capítulo XXXVII	Da obrigação do mestre das rações
Capítulo XXXVIII	Da obrigação dos fiéis
Capítulo XXXIX	Da obrigação dos cozinheiros
Capítulo XL	Da obrigação da gente da artilharia
Capítulo XLI	Da obrigação do condestável
Capítulo XLII	Da obrigação do sota condestável
Capítulo XLIII	Da obrigação do meirinho e do seu fiel
Capítulo XLIV	Da obrigação da infantaria sobre os navios
Capítulo XLV	Da obrigação dos corpos armados
Capítulo XLVI	Dos termos militares, suas definições
Capítulo XLVII	Do manejo da arma de que se pratica a bordo
Capítulo XLVIII	Da obrigação dos postos da infantaria nos navios
Capítulo XLIX	Da obrigação do coronel
Capítulo XL	Da obrigação do sargento-mor
Capítulo LI	Da obrigação ajudante
Capítulo LII	Da obrigação do capitão de infantaria
Capítulo LIII	Da obrigação do tenente
Capítulo LIV	Da obrigação do alferes.
Capítulo LV	Da obrigação do sargento

[fl. 26v]

Capítulo LVI	Da obrigação do cabo de esquadra	
Capítulo LVII	Dos privilégios dos soldados.	
Capítulo LVIII	Dos castigos que se fazem a bordo	
Capítulo LIX	Das culpas porque se praticam as penas que se dão a bordo	
Capítulo LX	Do estilo com que se castigam os culpados sobre os navios	
Capítulo LXI	Da política com que se faz o conselho de guerra nos navios	[fl. 27]
Capítulo LXII	Como se metem as guardas a bordo e de sua obrigações	
Capítulo LXIII	Das sentinelas que tem o navio de guerra	
Capítulo LIV	Da prática das rondas	
Capítulo LXV	Das luzes e ordem na cautela do fogo	
Capítulo LXVI	Da política das bandeiras	
Capítulo LXVII	Da prática dos faróis	
Capítulo LXVIII	Da Política das salvas	
Capítulo LXIX	Das honras que se fazem a bordo aos generais e mais cabos	
Capítulo LXX	Das honras que se fazem aos defuntos sobre os navios	
Capítulo LXXI	Da política dos escaleres	
Capítulo LXXII	Das advertências políticas que se devem saber	

Tratado 10º - Da marcação do navio

Capítulo I	Do governo do leme em geral	
Capítulo II	Do governo do leme em especial	
Capítulo III	Como se amarra e se surge em qualquer porto	
Capítulo IV	Como se faz um navio à vela	
Capítulo V	Como se espia o navio	
Capítulo VI	Como se leva a amarra	
Capítulo VII	Como se labora com o cabrestante	
Capítulo VIII	Como se marcia o navio	
Capítulo IX	Como se anda á bolina e do governo do leme	
Capítulo X	Como se navega a um largo	
Capítulo XI	Como se anda à popa	
Capítulo XII	Da variedade do pano com que pode andar o navio	
Capítulo XIII	Das regras gerais da marcação	[fl. 27v]
Capítulo XIV	Como se caça melhor o pano	
Capítulo XV	Como se carrega a maior e ferra	
Capítulo XVI	Como se larga e marcia a gávea	
Capítulo XVII	Como se arria e ferra a gávea	
Capítulo XVIII	Como se larga e marcia o joanete	
Capítulo XIX	Como se arria e ferra o joanete	
Capítulo XX	Como se larga e marcia a mezena	
Capítulo XXI	Como se carrega e ferra a mezena	
Capítulo XXII	Como se arria e ferra a gata	
Capítulo XXIII	Como se larga a gata	
Capítulo XXIV	Como se larga e ferra a cevadeira	
Capítulo XXV	Como se larga e ferra o botaló	
Capítulo XXVI	Como se largam os estais	
Capítulo XXVII	Como se largam e marciam os cutelos	
Capítulo XXVIII	Como se largam as varredouras	
Capítulo XXIX	Como se metem as gáveas nos rizes	
Capítulo XXX	Como se bota a gávea fora dos rizes	
Capítulo XXXI	Como se mete a gata nos rizes	

Capítulo XXXII	Como se mete a mezena nos rizes	
Capítulo XXXIII	Como se mete a cevadeira nos rizes	
Capítulo XXXIV	Como se praticam os rizes nos papafigos	
Capítulo XXXV	Da razão por que se mete o pano nos rizes	
Capítulo XXXVI	Como se enverga qualquer vela	
Capítulo XXXVII	Se convém largar a escota na ocasião	
Capítulo XXXVIII	Como se atravessa o pano	
Capítulo XXXIX	Vários modos de pôr de capa	
Capítulo XL	Da diferença de por de capa ou atravessar	
Capítulo XLI	Como seguirá o navio estando atravessado	
Capítulo XLII	Como se porá a caminho estando de capa	
Capítulo XLIII	Como se arriba em roda	
Capítulo XLIV	Como se dá por dâvante	<i>fl. 28</i>
Capítulo XLV	Como se porá a caminho o navio se toma largo	
Capítulo XLVI	O que se fará tomando o navio de luva	
Capítulo XLVII	Como se anda para barlavento	
Capítulo XLVIII	Como se anda arribado	
Capítulo XLIX	Como ganharei barlavento a outro navio	
Capítulo L	Como conservarei o barlavento ao outro navio	
Capítulo LI	Como se falará a um navio em bordo diferente	
Capítulo LII	Como se bordeja e fazem repiquetes	
Capítulo LIII	Como se cruza em qualquer altura	
Capítulo LIV	Como se conservam os navios incorporados	
Capítulo LV	Como se compassa o navio	
Capítulo LVI	Como se dá caça a qualquer navio	
Capítulo LVII	Como deve estar o pano estando o navio em calma	
Capítulo LVIII	O que se deve fazer quando navio dá linguetes	
Capítulo LIX	Quando se devem desaparelhar joanetes	
Capítulo LX	Se convém trazer remos	
Capítulo LXI	Para que se abroquela o pano	
Capítulo LXII	Para que se aquartela o pano	
Capítulo LXIII	Quando faltam os mastros o que se lhes faz	
Capítulo LIV	Como se dá reboque	
Capítulo LXV	Como se há-de tomar o navio à vela com o escaler	
Capítulo LXVI	Para que se metem os remos na água	
Capítulo LXVII	Para que se esteiam os mastarêus à ré ou à proa	
Capítulo LXVIII	Se convém trazer toldo de noite	
Capítulo LXIX	Como se botará o escaler fora	
Capítulo LXX	Como se faz água salgada	
Capítulo LXXI	Quando se deve querenar o navio	
Capítulo LXXII	Que obras são as que vão ao cabrestante	<i>[fl. 28v]</i>
Capítulo LXXIII	Para que não dê o navio muitos balanços	
Capítulo LXXIV	Porque que alijam os navios a carga ao mar	
Capítulo LXXV	Em caindo alguém ao mar o que se fará	
Capítulo LXXVI	Dos últimos perigos em que os navios se podem ver e como se devem remediar.	
Capítulo LXVII	Como se dá lados	
Capítulo LXVIII	Como se dá querena ao navio	
Capítulo LXXIX	Como se dá montes ao navio	
Capítulo LXXX	Jornal prático de pilotagem	
Capítulo LXXXI	Dos termos ortográficos de pilotagem	

Capítulo LXXXII	Dos triângulos
Capítulo LXXXIII	Das reduções por regra áurea
Capítulo LXXXIV	Da prática da barquinha
Capítulo LXXXV	Das advertências que o piloto deve observar

Tratado 11º - Da guarnição dos postos e safas-safas com o manejo da artilharia

Capítulo I	Da repartição dos postos	
Capítulo II	Da honra da antiguidade dos postos em acção	
Capítulo III	Como se safa o navio	
Capítulo IV	Da ordem de dar os cartuchos	
Capítulo V	Como guarnece a gente os postos e o que deve fazer	
Capítulo VI	Como se safa a artilharia	
Capítulo VII	Dos verbos e termos da artilharia	
Capítulo VIII	Das partes que compõem a peça	
Capítulo IX	Das definições das partes da carreta	
Capítulo X	Do exercício da artilharia e vozes principais para o seu manejo	[fl. 29]
Capítulo XI	Das advertências necessárias para o manejo da artilharia	
Capítulo XII	Dos instrumentos que deve ter todo o artilheiro	
Capítulo XIII	Dos géneros da artilharia	
Capítulo XIV	Do segundo género da artilharia	
Capítulo XV	Do terceiro género da artilharia	

Tratado 12º - Da ordem de comboiar, fazer corso e ordem de batalha com as suas evoluções

Capítulo I	Da ordem de comboiar frotas
Capítulo II	De como se deve fazer o corso
Capítulo III	Da ordem de batalha com os avisos que devem observar os que hão- -de combater
Capítulo IV	De quantas formas se metem os navios em batalha
Capítulo V	De quantos modos se podem bater as armadas
Capítulo VI	Do combate das galés
Capítulo VII	Das advertências necessárias para o combate
Capítulo VIII	Como se deve tomar os rombos
Capítulo IX	Como se fará a abordagem
Capítulo X	Como rechaçará qualquer navio a abordagem
Capítulo XI	Como atracarei qualquer navio para o abordar
Capítulo XII	Como se dá escolta a qualquer bruló para se queimar
Capítulo XIII	Como se corta qualquer bruló quando me vem atracar

[fl. 30] **Acrescentamento ao Alfabeto**

Verbos

Afundir	Desmastrear
Aposturar	Embocar
Apresar	Embonar
Aprisionar	Enchurdar-se
Bafordar	Encostar
Barbear	Enfunar
Barquear	Engatar
Bordear	Enxarciar
Borraçar	Esbaldafadar
Bramir	Esbarrar - É espalhar para fora a enxárcia
Canhonear	Escoar
Canjar	Escoxar
Cevar	Estivar
Cochar	Mastreando
Costear navegando	Mastrear
Desaparelhar	Masuicar
Descochar	Mudar
Desemmastrear	Neblinar
Desenfogonar-se	Nordestrear
Desenxarciar	Noroestrear
Desgarrar	

Pegar a âncora

Proar

Recramar - É içar o pano o que puder

Repontar

Roncar

Seturar

[fl. 30v em branco]

Solar

Soluçar

Suspende

Trincafiar

Variar

***[fl. 31]* Termos náuticos**

Abra

Água branda

Água da cheia

Água da chuva

Água de cheio

Água de vazio

Água do monte

Água manca

Água morta

Água tesa

Aparelho ou Enxárcia

Arfadura

Armada

Baganal

Barca

Barçaça

Barcado

Barcagem

Barqueira

Barquinha

Beira mar

Bo(ga) seguida

Bofetada

Boga arrancada

Boga de agulha

Boga larga

Borda no horizonte *[fl. 31v]*

Bordo

Bordo com bordo

Bota fora *[fl. 31v]*

Botação

Cálculo *[fl. 31]*

Carraca

Carrissada

Carro Largo *[fl. 31v]*

Cartucho latino

Ceia boga

Choé Choé *[fl. 31]*Corda de vento *[fl. 31v]*

Coroas de areia

Corta costa

Costa de mar

Costura flamenga *[fl. 31]*

Costura portuguesa

Costura redonda

Cote

Cu de moitão

Embater *[fl. 31v]*

Ementa

Enchufria *[fl. 31]*

Enxárcia

Escala

Escarcéu

Escarcéus *[fl. 31]*Esparcel *[fl. 31v]*

Esparcelado

Exército *[fl. 31]*

Falça do coberto

Falçaadura

Flor do mar

Forro do portaló *[fl. 31]*

Gala gala		Peça de lume	[fl. 31]
Garganta do estai grande		Peirau	
grandeza do navio mercante		Pelancos	[fl. 31v]
Inavegável	[fl. 31v]	Piloto sem honras	[fl. 31]
		Pois da verga	
Junto da água	[fl. 31]	Pois ou pôs da verga	
		Ponto	
Lastros ou toneladas	[fl. 31v]	Preguna	[fl. 31v]
Levantar o vento		Pujame	[fl. 31]
Levar a amarra pelos cabelos	[fl. 31]		
Liberdade	[fl. 31v]	Quarteirão	[fl. 31v]
Lufada de vento		Quartel	
		Quarto	
Maçamorda	[fl. 31]		
Mar estanhado		Rabo de gato	[fl. 31]
Mar Picado		Rajada de vento	[fl. 31v]
Marabuto	[fl. 31v]	Recrame	[fl. 31]
Mareantes		Refegas de vento	[fl. 31v]
Marear o vento		Refresco	
Marinha		Rolheiro	[fl. 31]
Marinhagem	[fl. 31]	Rota batida	[fl. 31v]
Marítimo	[fl. 31v]	Rumo	[fl. 31]
Marolada	[fl. 31]		
Marulhada	[fl. 31v]	Saco costasvelho	[fl. 31v]
Mastreação		Saco e botija	
Matalote		Salão	
Mediania		Sapata	[fl. 31]
Meia via		Saragaço	
Muralha marinheira		Scala	[fl. 31v]
		Sobre portas	[fl. 31]
Naval		Soco	[fl. 31v]
Navegável		Soleira pé do mastaréu	[fl. 31]
Nordesteação			
Noroesteação		Táctica	
Número de armas pelas quais se sabe		Teia	
o lote do navio de guerra	[fl. 31v]	Tesão de água	[fl. 31v]
		Tesão de vento	
Ortodrómia		Tira vira	[fl. 31]
Ostagadura	[fl. 31]	Tisireo	[fl. 31v]
		Toneladas cada uma é três	
Paixão		moios e meio ou duas pipas	
Palhabote	[fl. 31v]	Toneladas pelas quais se sabe a	
Paquete		grandeza do navio mercante	
Parcel		Torna viagem	
Pardição		Treburona	

Trinca da embarcação é sobreposta

Um brando *[fl. 31]*

Vara

Vargadelho

Vasa *[fl. 31v]*

Veia de água

Veio

Vela se diz o navio

Ventanias

Vento cascarrão

Vento de lufadada *[fl. 31]*Vento de uma volta *[fl. 31v]*

Vento emperrado

Vento no mastro

Vibrações *[fl. 31]*Viscoso *[fl. 31v]**[fl. 32]* **Vozes dos cabos**

Ala e aguenta

Ala e tem

Cochar o cabo

Estirar o cabo

Facochar o cabo

Tenteia contra o braço

Ter encontro a bolina

Vozes do leme

Ver encontro ao leme

Vira para cá ou para lá

Vozes do pano

Salta a gávea

Salto ao velacho

[fl. 32v em branco]

Um grosso ao traquete

O traquete a passo

[fl. 33] **Frases gerais**

Achicar as bombas

Ancorar a passo de ganso

Ancorar a pé de galo

Aproveitar o vento

Arrebentar o mar

Bater o pano

Borda d'água

Borda do mar

Bramir o mar

Cabeça d'água

Calar o vento

Calar o vento

Cheia

Correr a vela

Correr para leste

Crescer e refrescar o vento

Dar com os da amura

Dar fundo a pé de galo

Dar pancadas

Dar sapatadas

Encostar-se o navio		Levar boa viagem	
Escanar a amarra		Levar bom tempo	
Escorrer o ponto		Levar ferro	
Estar a caminho		Levar viagem larga	
Estar com o focinho apolha		Levarem-se os navios	[fl. 33]
Estar com o pano ás costas		Mar atrapalhado	
Estar em franquia		Mar esparcelado	
Fazer a escala		Marinheiro fazer	
Fazer água o navio		Mestre mandar	
Fazer água salgada		Meter de pescoço	
Fazer aguada		Morder a âncora	[fl. 33v]
Fazer escala		Navegar à bolina	[fl. 33]
Fazer mar		Navegar à poupa	
Fazer-se à vela		Navegar com bom tempo	
Fazer-se na outra volta		Navegar com todo o pano	
Fazer-se na volta do mar		Navegar com vento à poupa	
Forrar de gala gala		Navegar costa a costa	[fl. 33v]
Forrar o navio		O navio é uma poita	[fl. 33]
Forrar os cabos		O navio mete a volta	
Fretar o navio		O navio mete de ló	
Içar a beijar		Pôr a razão	[fl. 33v]
Ir à sirga		Pôr a tinelo	
Ir alessêia		Pôr os punhos à amura	[fl. 33]
Ir de rota batida		Portar dar fundo	[fl. 33v]
Ir de uma volta		Puxar o navio	
Ir entre ambas		Roncar o mar	
Ir na volta do mar		Salda ter moda salma	
Ir o navio levado	[fl. 33v]	Seguir a bandeira	
Ir para o mar	[fl. 33]	Seguir o farol	
Ir para terra		Seguir orças, andar o navio	
Ir por mar		Tocar o pano	[fl. 33]
Ir surinca		Tômar barlavento	
Larga mar	[fl. 33]	Tômar curtos os cabos	
Levantar ferro	[fl. 33v]	Trabalhar o navio	
Levantar o mar	[fl. 33]	Trincar o pano	
Levantar o tempo	[fl. 33v]	Trincar o vento	
Levar a amarra		Vento da rada	[fl. 33]
Levar a amarra pelos cabelos	[fl. 33]		
Levar a espia			
Levar a sirga			
Levar ao reboque			
Levar boa maré	[fl. 33v]		

Vento do fio da rada
Vir de roda a roda

Volta do Norte

[fl. 34] **Propriedades avulsas**

Aparelhos Reais	Gamotes
Balsa	Palomas
Cavirões	Plumo
Fardetes	Prumo
	Quartola

Partes do navio

Almoga	
Aposturas	Ignoras
Bicos de poupa	Papa moscas
Bicos de proa	Pontalete
Bojões	
	Rainete
Casa do mastro	
Cavilha escatelada	Secereta
Chapitel	Sicorda
Chapuzes	
Chassos	Tranca do caranguejo
Chumaceiras	Trimuneria
Coice da Roda de Proa	
Coral	Varo
Curva abertona	Virotos

[fl. 34v em branco]

[fl. 35] **Propriedades da bomba**

Tornos

Enxárcia

Alça ou Alços	
Aparelho ou Enxárcia	Coroa
Arridas	

Enxárcia Real

Prumos

Garateia

Sergideiras de abraçar

Propriedades dos mastros

Aros

Piénia

Mecha do Mastro

Soleira pé do mastaréu

Poleame

Andorinho

Moitões de guia

Castanha de malaguetas

Moitões escachados

Lebre de malaguetas

Travessão de malaguetas

[fl. 35v a 36v em branco]

[fl. 37] **Índice alfabético dos verbos da artilharia, das suas partes
e
seu fornecimento para conhecimento do seu manejo e vozes**

Abotoar	Cadernais
Afoguear	Caixa
Alças de conteiras	Calibre
Altepremar	Canhonear <i>[fl. 37]</i>
Amarrar	Cartucho <i>[fl. 37v.]</i>
Apontar	Cartucho latino
Arcabuzar	Cavalgar <i>[fl. 37]</i>
Arganéus	Cevar
Arruellas	Chaputas <i>[fl. 37v.]</i>
Assestar	Cocharra
Atacar	Conteiar <i>[fl. 37]</i>
Atirar	Contra talhas <i>[fl. 37v.]</i>
Atravessar	Contra travessões
	Contra vergueiros
Bala encadeada	Cruzar <i>[fl. 37]</i>
Bala miúda	Cunhas <i>[fl. 37v.]</i>
Bala rasa	
Banhar	Desatracar <i>[fl. 37]</i>
Bater	Descavalgar
Bimbarra <i>[fl. 37v.]</i>	Desempedernir
Bota Fogo	Desenovelar
	Desfoguear-se
Caçonetes	Desmontar
Caçonetes	Diamante <i>[fl. 37v.]</i>

Disparar	[fl. 37]	Pólvora bombardeira	[fl. 37v.]
Embeçar		Pólvora fina	
Empedernir		Polvorinhos	
Encravar		Pranchadas	
Enovelar		Prolongar	[fl. 37]
Ensebar		Rabear	[fl. 37]
Esbirros	[fl. 37v.]	Retenidas	[fl. 37v.]
Escaravelhos		Saca buchas	
Escarvijas		Salvar	[fl. 37]
Escorvar	[fl. 37]	Sapatilho	[fl. 37v.]
Esganar		Saquiteis	
Espeques	[fl. 37v.]	Socate	
Esquentar-se	[fl. 37]	Soleira	
Estropos	[fl. 37v.]	Soleiras	
Faltar	[fl. 37]	Soquete	
Fogear		Soquetear	[fl. 37]
Fornecimento de artilharia		Sotroço	
Gatos	[fl. 37v.]	Sotroços	[fl. 37v.]
Guarda cartucho		Telhas	
Gurnir		Telhas	
Inflamar-se		Tepos	
Investir		Tepos	
Laborar		Tomar	[fl. 37]
Lanadas		Tomar	[fl. 37]
Lanternas		Tranças	[fl. 37v.]
Meia cana		Tranças	[fl. 37v.]
Metralha		Travessões	
Moitões		Travessões	
Montar		Unhar	[fl. 37]
Morrão		Univelar	
Palamenta		Vento de bala	[fl. 37v.]
Palanguetas		Vergueiros	
Pé de cabra	[fl. 37v.]	Partes da carreta	[fl. 38]
Pegar	[fl. 37]	Carreta	
Peias	[fl. 37v.]	Chavetas	
Peles de carneiro		Eixos	
Perfilar	[fl. 37]	Escalaes	
Perros		Escatéis	

Estrado

Falcas

Lacrau

Lenta

Missagras

Munhoneiras

Olhal

Partes da peça [fl. 37v.]

Boca

Bocal

Cana

Cascavel [fl. 38]

Centro

Colarinho

Culatra

Diamante

Filete

Fogão

Garganta

Golfinhos

Moldura

Munhões

Oco

Reforço

Vivo

[fl. 38v a 42v em branco]

[fl. 43] **Tratado Primeiro****Dicionário náutico, alfabético e indicativo****Capítulo I - Dos verbos náuticos**

Nota: Este alfabeto está dividido em vários alfabetos, porque cada coisa de per si tem alfabeto particular o que se fez para distinção das matérias que são quase todas diferentes. Tem apêndice no fim com exposição.

Abalar		Aguentar	20
Abalroar	1	Alagar	21
Abarbar		Alar	22
Abarrotar	2	Alargar	23
Abicar	3	Alastrar	24
Abitar	4	Alcatroar	25
Aboçar	5	Alegrear	26
Aboiar	6	Alisar	27
Abordar	7	Aliviar	28
Abotoar	9	Alojar	29
Abrandar	10	Alterar	64
Abrorquelar	8	Aluir	30
Abusar	11	Amainar	31
Acalmar	12	Amantilhar	32
Acruzar	14	Amarar	33
Acunhar	13	Amarrar	34
Adornar	16	Amichelar	36
Adriçar	15	Amiudar	35
Aduchar	17	Amparar	39
Afrontar	18	Amurar	37
Afundar		Ancorar	40
Aguçar	19	Andar-se	41

Apagar	42	Derrotear	3
Aparelhar		Desalastrar	4
Apertar		Desarmar	5
Apitar	44	Desarvorar	6
Apontar	45	Desatracar	7
Arrebentar		Desavalumar	8
Arregaçar	56	Desbolinar	9
Arribar	57	Descair	10
Arrufar	58	Descarregar	11
Arrumar	59	Descochar	12
Arvorar	60	Desembarcar	14
Assentar	61	Desembarrilar	15
Atacar	62	Desempachar	16
Aterrar		Desenovelar	17
Atestar	63	Desenrascar	18
Atracar	65	Desenrolar	19
Atravessar	66	Desentrouxar	20
Aventar	67	Desenvergar	21
Aviar	50	Desfazer	22
		Desfundar	23
Balancear	3	Desgarrar	24
Baldear	1	Desgornir	25
Barbear	4	Desvelejar	27
Barlaventear	2	Discorrer	13
Bater	5	Disparar	26
Bolinar	7		
Bordejar	8	Emastrear	6
Botar	9	Ematalotar	7
Bracear	10	Embaçar	1
Bramir		Embandeirar	2
Breiar	11	Embarcar	3
		Embarrilar	4
Caçar	7	Embeijar	5
Caçar	8	Emendar	8
Calafetar	3	Empachar	9
Calar	1	Empacotar	10
Calcular	2	Emparar	11
Capear	4	Empavezar	12
Carregar	5	Emproar	
Cartear	6	Empunhar	13
Cativar	9 [fl. 43]	Empunir	14
Cear		Encalhar	15
Chafurdar		Encapelar	16
Ciar	8 [fl. 44v]	Encravar	21
		Enederir	18
Demorar	1	Enfardar	22
Derrotar	2		

Enfornar	23	Fisgar	5
Enfrainar	24	Fixar	6
Enfrechar	25 [fl. 44]	Flutuar	13
Enfunar		Folgar	
Engaçar	26	Forcejar	7
Enganhar	27	Fornecer	8
Engatar	28	Fornir	9
Engolfar	29	Forrar	10
Engraxar	30	Frechar	
Enjoar	31	Fretar	11
Enovelar	32	Fritar	12
Enramar	33	Fundar	14
Enrascar	34	Fundear	15
Enrolar	35	Fuzilar	16
Ensebar	17		
Entoucar	36	Garatear	2
Entregar	37	Garrar	3
Entrouxar	38	Gatear	1
Envergar	39	Gornir	9
Enxerir	18	Governar	4
Enxofrar	19	Grivar	5
Enxugar	20	Guarnecer	6
Esbaldafadar	42	Guinar	7
Escasear	43	Guindar	8
Escorar-se	44		
Escorrer	45	Içar	
Esfalcassar	46	Inferir	2
Esganar	47	Invernar	40
Espalediar	48	Investir	
Espalhar	49		
Espalmar	50	Jogar	3
Espalmiar			
Espetar	51	Laborar	1
Espiar	52	Lambazar	2
Esquipar	53	Largar	3
Estancar	54	Lascar	4
Estiar	55	Lastrar	
Estirar	56	Levar	2
Estreitar	58	Lingar	6
Estribar	57 [fl. 44]	Lotar	7
Esvair-se	59	Luvar	8
Falçaçar	1	Manobrar	1 [fl. 44]
Falhar	2	Marcar	2
Ferrar	3	Marear	4
Ficar		Matalotar	5
Filar	4	Mentir	6

Mergulhar	3	Render-se	9
Moer	7	Repicar	10
Molar	8	Rondar	16 [fl. 44v]
Moldar	9		
Montar	10	Safar	1
Morder	11	Salhar	3
Multinhar	12	Salomear	4
Municiar	13	Salsear	2
		Saltar	5
Nadar	1	Salvar	6
Naufragar	2	Seguir	9
Navegar	3	Socar	10
		Soçobrar	11
Observar	1	Soltar	12
Orçar	2	Sondar	13
Ostingar	3	Suspender	20 [fl. 44v]
		Talhar	1
Pairar	4	Talingar	8
Palmear	5	Tentear	2
Palombar	6	Ter	3
Panejar	7	Tirar	9
Passar	8	Tocar	4
Pensar	13	Toldar	5
Perder-se	9	Tomar	6
Pescar	10	Topetar	
Piar	11	Torar	7
Picar	12	Torcer-se	16
Plumar	14		
Pompar	15	Univelar	
Portar	17	Valumar	1
Pressionar	18	Varar	2
Prolongar	16	Velejar	4
		Ventar	5
Querrenar	1	Vestir	6
		Vigiar	7
Rabear	1 [fl. 44v]	Virar	
Raspar	2	Vogar	6 [fl. 43]
Rebocar	3	Voltar	[fl. 44v]
Rebojar	4		
Recorrer	5	Zarpar	7
Refrescar	6		
Reger	7		
Remar	8		

[fl. 45] **Capítulo II - Dos termos náuticos**

2 A barlavento

11 A leste do cabo

- | | | | |
|----|-------------------------|----|------------------------|
| 12 | A leste do navio | 8 | Barba ao vento |
| 25 | A oeste do navio | 9 | Barba no ar |
| 26 | A pique | 5 | Barlavento |
| 29 | A ré do navio | 11 | Barra |
| 32 | A sotavento | 12 | Boa amura |
| 33 | A sotavento do cabo | 13 | Boa viagem |
| 34 | A sotavento do navio | 14 | Bofetada |
| 35 | A sul do cabo | 15 | Boga |
| 36 | A vante | 16 | Bolso de vela |
| 3 | Aberta | 17 | Bom tempo |
| 4 | Abicado | 18 | Bonança |
| 5 | Abordagem | 19 | Borda com borda |
| | Abra | | Borda no horizonte |
| 6 | Agasalhado | 1 | Bordo |
| 7 | Água aberta | 2 | Bota fora |
| 8 | Aguada | 3 | Botação |
| 9 | Ala corda | 6 | Bramido do mar |
| | Ala e larga | | |
| 10 | Ala galante | 1 | Cabo baganal |
| 12 | Alfaques | | Cabo de marinheiros |
| 13 | Amarração | 2 | Cabo governador |
| 14 | Amarração de pé-de-galo | 3 | Cabo surdo |
| 1 | Amura | 6 | Cabo tarro |
| | Ancoradouro | 4 | Cabo terra |
| 17 | Ancorar à pata-de-ganso | 5 | Cabo vivo |
| 18 | Andaina de artilharia | 7 | Calada |
| 19 | Andaina de pano | 8 | Calafetagem |
| 20 | Angra | 9 | Calafetame |
| | Ante a ré | 10 | Calhetas |
| | Ante a vante | 11 | Calma <i>[fl. 45v]</i> |
| 21 | Ao lançante | 12 | Calmaria |
| 22 | Ao lume de água | 13 | Campanha |
| 23 | Ao norte do cabo | 14 | Capatuda nau |
| 24 | Ao norte do navio | 15 | Capelo da amarra |
| 16 | Aparelho | 16 | Cariz |
| 28 | Armada | 17 | Carraca |
| 29 | Arreigada | 18 | Carriçada |
| 30 | Arrumação | 19 | Casco |
| 27 | Arsenal | 22 | Cebro de arrama |
| 31 | Assento de gente | 21 | Chicote |
| | | | Cia boga |
| 1 | Baderna | | Coberta lavada |
| 3 | Baía | 23 | Cocha do cabo |
| 2 | Baiardo | 24 | Comboio |
| 4 | Balanços | 26 | Companha |
| 6 | Bandeira colhida | 25 | Compasso do navio |
| 7 | Bandeira de chamar | | Contramestre |

- 28 Costa de mar
 29 Costura flamenga
 30 Costura portuguesa
 31 Costura redonda
 32 Cote
 33 Cruzança
 34 Cu de moitão
- 1 De revés
 2 De roda a roda
 3 Derrota
 Despenseiro
 Diário
- 1 Embarcação
 2 Embarcadiço
 3 Embate
 4 Engaladura
 16 Enseada [fl. 45]
 5 Equipagem [fl. 45v]
 6 Escândalo
 Esparcel
 6 Espelhos do pano
 8 Esquadra
 9 Esteira do navio
 10 Estiva
 11 Estreitadura
 12 Estrinqueiro
- Facho
- 1 Faina
 Fiel do contramestre
- 2 Filame
 3 Fluxo
 5 Forma navio
 6 Forma nova
 4 Forma ordem
 7 Forma velha
 8 Fragata
 9 Frainel
 10 Frete
 11 Frota
 12 Fundo
- Gajeiro
 Gorgulho de água
- 1 Guarda-costa
- 2 Guarnição
 3 Guinda
 4 Guindagem
 Gurunse
- Hidrografia
 Homem do mar
- Inavegável
- 4 Inchaços de água
 2 Insígnias
- 1 Jazigo
 3 Jornal
 Jorro de água
- 1 Lais de guia
 2 Lais extremo
 3 Lais largura
 4 Leste oeste
 5 Línquetes força
 6 Línquetes salto
 7 Linha batida
 8 Lotação
 9 Loxodrómia
 10 Lume de água
- 2 Mãe de rancho
 3 Malha [fl. 46]
 Mancebo
- 1 Manga de artilharia [fl. 45v]
 4 Manobra
 Marabuto
 5 Mareação
 Mareagem do bordo
 Mareante
 6 Marinhagem
 Marinheiro
 7 Matalotagem
 8 Meia volta
 Meirinho
 9 Menestra
 10 Mestrança
 Mestre
 Moço
 11 Monção

- | | | | |
|----|------------------------|----|-----------------------------|
| 1 | Nau | 18 | Quarto de manobra |
| 11 | Naufração | 8 | Ração da caldeira |
| 12 | Náutico | 9 | Ração do tinelo |
| 2 | Navegação | | Rancho |
| 3 | Navegante | 1 | Rancho das bandeiras |
| | Navegável | 2 | Rang |
| 4 | Navio | 4 | Rebojo da alva |
| 9 | Navio de armada | 3 | Rebojo da lua |
| 6 | Navio de guarda-costas | 5 | Rebojo da vela |
| 8 | Navio doce | 6 | Rebojo do vento |
| 9 | Navio duro | 7 | Reboque |
| 7 | Navio grosso | 10 | Recife |
| 10 | Navio ligeiro | 11 | Recolho a água |
| 13 | Norte-sul | 12 | Refluxo |
| | Nosso amo | | Remada |
| 1 | Obras do navio | | Remada da voga |
| | Paioleiro | | Remada do proa |
| | Pajem | | Remada do sota-proa |
| 1 | Palamenta | | Remada do sota-voga |
| 2 | Pancada | 13 | Remanso de água |
| | Patrão do escaler | 14 | Repiquete |
| | Peça de leva | 14 | Rola |
| 4 | Perdição | 15 | Rolo |
| 5 | Pesct. água | 17 | Rolo de terra |
| 6 | Pilotagem | 16 | Rolo do mar |
| | Piloto | 18 | Rombo |
| 7 | Polegadas em grossura | 19 | Rumos da nau |
| | Pontal | 20 | Rumos dos ventos |
| | Ponte a vante | 1 | Saco e botija |
| | Ponte corrida | 2 | Safa-safa |
| | Ponte da xareta | 3 | Salema |
| | Ponte na orelha | 4 | Salto |
| 8 | Por ante a ré | 5 | Salva |
| 9 | Por ante a vante | 6 | Sargo |
| 10 | Porto | 20 | Seio de cabo |
| | Pouso | | Servente <i>[fl. 46]</i> |
| 11 | Praça de marinheiro | 13 | Singradura <i>[fl. 46v]</i> |
| 12 | Praia | 7 | Socairo <i>[fl. 46]</i> |
| | Prego na nau | 8 | Soldado |
| 14 | Presas | 9 | Soldo |
| | Pujame | 10 | Sonda |
| 16 | Quarentena | | Sota-gageiro |
| 17 | Quarto de alva | | Sota-paioleiro |
| 19 | Quarto de dormir | | Sota-piloto |
| | | 11 | Sota-proa |

12	Sotas	9	Tinelo
	Sotavento	7	Tirada de amarra
14	Sota-voga	10	Tirador
	Surgidouro	11	Toneladas
			Tratos
1	Taifa	2	Verga de alto
2	Tempo	3	Viagem
5	Tença	4	Viva el-rei
3	Terra à vista	6	Volta da ribeira
4	Terra alagada	5	Volta de fiel
6	Terra de longo	7	Volume
8	Terra terra		

[fl. 46v] Capítulo III - Das vozes das bombas

Alegrar a bomba	Fazer fora a bomba
Aventar a bomba	Fazer inchaços de água à bomba
Baldear a bomba	Guarnecer as bombas
Dar à bomba	Molhar a bomba
Dar água à bomba	Pescar a bomba
Esgotar as bombas	
Estancar as bombas	

Capítulo IV - Das vozes do cabrestante

Abita abita	Dá peitos às barras
Aguenta o cabrestante	Desgorne o cabrestante
Aguenta socairo	Desgorne o virador
Ala socairo	Desmorde o virador [fl. 47]
Amola o socairo	Encapela o virador
Amola o virador	Entrar para barras
Ampara barras	Lança o virador
Ampara o cabrestante	Lança socairo
Anda ao cabrestante	Leva do cabrestante
Arrebenta a amarra	Metete barras
Arrebenta o cabrestante	Metete chaves
Arria o cabrestante	Morder o virador
Arria o virador	Soca socairo
Barras fora	Tira barras
Chegar ao cabrestante	Tira barras fora
Dá peitos ao cabrestante	

Toma capelo
Toma linguetes

Vira a linguete
Vira à lupa
Vira a olho
Vira a pôr em cima
Vira a suspender
Vira à uma

Vira amarra
Vira ao cabrestante
Vira com força
Vira devagar
Vira e fala-fala e vira
Vira redondo
Vira sempre
Vira-vira

Capítulo V - Das vozes da amarração

A amarra está fora?
A amarra vai para o fundo
A âncora está ao olho
A âncora está em cima
A âncora está no fundo
A âncora vai para o fundo
Abita amarra
Aboca a amarra
Aboca o virador
Aducha a amarra
Aducha o sobro da amarra
Ala a amarra
Arria a amarra
Arria para fora a amarra

Bota a amarra abaixo

Correr a amarra para o fundo

Corta a amarra
Corta boças

Dá fundo
Dá fundo a outra âncora
Dá fundo a primeira âncora
Dá pés à amarra
Dá pés à âncora [fl. 47]
Dar filame à âncora
Desfazer o botão a amarra

Emenda o botão a vante
Enrascar a amarra
Entoucar a amarra

Escamar-se a amarra
Estar a âncora a olho
Estar a âncora à roça
Estar a âncora no turco

Faltar a amarra
Faltar a âncora
Ferra boças
Ferra michelos
Forra a amarra

Garrar a amarra [fl. 47v]
Garrar a âncora
Guarda pés da amarra

Ir a amarra para o fundo
Ir a âncora para o turco

Lançar a amarra para fora [fl. 47v]
Largar a amarra por mão
Largar boças
Largar ferro
Levar a amarra
Levar a âncora

Molhar a âncora
Molhar ferro

Palmear a âncora
Parar a amarra
Passar boças à âncora
Picar a amarra
Pôr a âncora a olho

Pôr a âncora à roça
 Pôr a âncora em cima
 Pôr a âncora nas boças
 Pôr a âncora no turco

Romper-se a amarra

Safa a amarra
 Safa boças avante
 Safa boças da âncora [fl. 48]
 Soca o estropo a amarra
 Soca o estropo ao virador [fl. 47]

Soçobra a amarra
 Suspende a amarra

Talingar a amarra
 Tira voltas à amarra
 Toma a âncora ao turco [fl. 48]
 Toma boças a âncora
 Toma botão avante

Toma capelo a amarra
 Toma capelo avante

Vira a amarra

Capítulo VI - Das vozes dos cabos

Abita abita
 Aboca o cabo
 Acura o cabo
 Aguenta socairo
 Ala a amura
 Ala amantilhos
 Ala andrebelos
 Ala aparelhos
 Ala bolinas
 Ala braços
 Ala briões
 Ala burros
 Ala escotas
 Ala estingues
 Ala o cabo
 Ala o virador
 Ala socairo
 Alarga o anque
 Alarga os estais
 Amantilha as vergas
 Amarra o cabo
 Amola o cabo
 Amola-amola
 Aperta o angue
 Arria a adriça
 Arria a talha do lais
 Arria as amuras
 Arria as escotas
 Arria o cabo

Arria o virador
 Arria os estingues
 Atesar a enxárcia [fl. 48v]
 Atesar as peias
 Atesar braços
 Atesar brandais
 Atesar o angue
 Atesar o colhedor
 Atesar os estais
 Atesar ovéns
 Atesar patarazes
 Atracar o cabo [fl. 48]

Bota cabo ao escaler
 Bota cabo de cadeira
 Braccia os braços

Cabo
 Caça as escotas
 Caça e braccia
 Carrega apagapenóis
 Carrega briões
 Carrega briões arriba
 Carrega carregadeiras
 Carrega estingues
 Carrega os amantilhos
 Carrega sirgideiras
 Chapa a baixo
 Chegar as obras

Colhe cabos	Larga por mão
Colhe cabos na vinhateira	Larga sobre volta
Colhe o cabo pelo seio	Largar as amuras sobre as bolinas
Colhe pelo chicote	Lasca as escotas
Cozer cabos	Lasca o cabo
	Leva à poupa
Dá baiardo ao cabo	Leva à proa
Dá boça à lancha	Leva a ré
Dá filame á amarra	Leva à uma
Dá salto à adriça	Leva avante
Dá salto aos braços	Leva de longa via
Dá salto às bolinas	
Dá talha ao cabo	Meter dentro as escotas
Dá volta ao cabo	Meter dentro os cabos
Desbolina o cabo [fl. 48v]	Morder-se os cabos
Desenrasca os cabos	
Desfaz a gacheta	Obras na mão
Emenda	Pegar nas obras
Emenda o cabo	Pegarão em tudo
Encapela o cabo	
Enrascar os cabos	Recorre o cabo
Enrascar-se o cabo	Ressona o cabo
Estica o cabo	
	Safa a adriça
Fazer costura aos cabos	Safa a amura
Ferra boças	Safa cabo ao escaler
Ferra michelos	Safa cabo de cadeira
Forra a amarra	Safa cabos
Forra cabos	Safa escotas
	Safa o aparelho
Iça a adriça	Safa o cabo do portaló
	Safa o virador
Larga a amura	Salto à adriça
Larga a amura sobre volta	Salto aos braços
Larga a talha	Salto às bolinas
Larga amantilhos	Soca o cabo
Larga apagapenóis	Soçobra o cabo
Larga as escotas	
Larga as sirgideiras	Talha a barlavento [fl. 49]
Larga bolinas	Talha a sotavento
Larga braços	Talha a talha do lais
Larga brióis	Talha as talhas
Larga briois abaixo	Talha o cabo
Larga burros	Tentais os braços
Larga cabos	Tenteia as bolinas
Larga cabos por mão	Tenteia os cabos

Tira à lupa	Toca sirgideiras
Tira a ré	Toma baderna
Tira a vante	Toma botão
Tira-vira	Toma capelo ao cabo
Toca	Toma frainel
Toca a amura	Toma socairo
Toca a amura de revés	Toma volta ao cabo
Toca a bolina	Tresvira o cabo
Toca amantinhos	
Toca briois à proa	Vira a amura
Toca cabos	Vira a escota
Toca cabos de revés	Volta aos cabos
Toca cabos por riba	

Capítulo VII - Das vozes do pano

Abroquela o pano de proa	Arria tudo
Abroquela o velacho	Arria varredouras
Amura maior	Arria velacho para baixo
Amura traquete	Atravessa a gata
Amura vela grande	Atravessa as gáveas
Amuras as gáveas	Atravessa o pano de proa
Aparelha cutelos	Atravessa velacho
Aparelha varredouras	
Aquartela mezena	Bolina o pano <i>[fl. 49v]</i>
Aquartela traquete	Bota cutelos fora
Aquartela velacho	Bota gáveas fora do cesto
Arregaça o pano por ante a vante	Bota gáveas fora dos rins
	Bota velacho fora
Arria a bujarrona	Braceia a gata sobre
Arria a gata	Braceia a gávea
Arria a gávea	Braceia a gávea por bombordo
Arria a gávea a soco	Braceia a maior
Arria a vela do estai grande	Braceia cevadeira
Arria as gáveas	Braceia em cheio
Arria as gáveas a meio	Braceia em vento
Arria cutelos	Braceia em vento a gávea
Arria de gávea	Braceia joanetes
Arria joanetes	Braceia o pano sobre
Arria o botaló	Braceia por barlavento
Arria o estai grande	Braceia por redondo
Arria o pano miúdo	Braceia por sotavento
Arria o pano miúdo	Braceia traquete
Arria o punho de barlavento	Braceia vela grande
Arria os punhos à maior	Braceia velacho em vento
Arria os punhos ao traquete	Braceia velacho sobre

Caça a gata
 Caça a gávea
 Caça a maior
 Caça a ré
 Caça a ré traquete
 Caça a vela grande
 Caça a vela grande
 Caça as escotas
 Caça cevadeira
 Caça debaixo
 Caça e braceia
 Caça entre ambos
 Caça joanetes
 Caça mezena
 Caça pano a sotavento
 Caça por estibordo

Dá salto à gatinha
 Dá salto às gáveas
 Dá salto às gáveas para baixo
 Dá um jeito ao pano por barlavento

Desfaz a gacheta maior
 Desfaz a gávea
 Desfaz a vela grande
 Desfaz o velacho

Empunha a vela
 Encruza as velas
 Enxuga as velas
 Enxuga o pano

Ferra a cevadeira
 Ferra a gata *[fl. 50]*
 Ferra a gávea
 Ferra a maior
 Ferra a mezena
 Ferra a vela grande
 Ferra as gáveas
 Ferra as velas de estais
 Ferra as velas miúdas
 Ferra de gávea
 Ferra joanetes
 Ferra o botaló
 Ferra o pano miúdo
 Ferra traquete

Caça por redondo
 Caça traquete
 Caça velacho
 Carrega a maior arriba
 Carrega a mezena arriba
 Carrega cevadeira
 Carrega o pano a sotavento
 Carrega o punho à vela
 grande
 Carrega o traquete arriba
 Carrega os punhos à maior
 Carrega os punhos ao
 traquete
 Carrega vela grande arriba
 Carrega o punho acima

Dá salto à gata

Gáveas a dois terços
 Gáveas a meio mastaréu
 Gáveas a topetar
 Gáveas ao soco
 Gáveas aos primeiros rizes
 Gáveas aos rizes
 Gáveas fora dos rizes
 Gáveas nos vaus
 Gáveas para baixo
 Gáveas sobre a pega

Iça a bujarrona
 Iça a gata
 Iça a gávea
 Iça a gávea a meio mastaréu
 Iça a gávea a topetar
 Iça as gáveas
 Iça as gáveas para riba
 Iça cutelos
 Iça de gáveas
 Iça estai grande
 Iça varredouras
 Iça vela de estai a ré
 Iça velacho
 Iça velacho a dois terços
 Iça velas de estai

Larga a amura
 Larga a amura sobre a bolina

Larga a cevadeira
 Larga a gata
 Larga a gávea
 Larga a maior abaixo
 Larga a mezena
 Larga a vela do botaló
 Larga as amuras
 Larga as amuras sobre as bolinas
 Larga as gáveas
 Larga bujarrona
 Larga cutelos
 Larga de gávea
 Larga joanetes
 Larga o botaló
 Larga o pano miúdo
 Larga o quartel
 Larga traquete abaixo
 Larga varredouras
 Larga vela grande
 Larga velacho
 Larga velas de estais
 Larga velas miúdas

Mareia
 Mareia a gata
 Mareia a gávea
 Mareia as gáveas
 Mareia cevadeira
 Mareia por redondo
 Mareia velacho
 Mastaréu
 Mete a gávea dentro
 Mete a gávea nos primeiros
 rizes *[fl. 50v]*
 Mete a gávea nos rizes
 Mete a gávea nos segundos rizes
 Mete a varredoura dentro
 Mete cutelos dentro *[fl. 50]*
 Mete velacho dentro *[fl. 50v]*

Põe as gatas debaixo dos vaus
 Põe as gáveas em vento
 Põe as gáveas sobre
 Põe em a gata em vento
 Põe em a gata sobre

Põe em o pano à bolina
 Põe em papafigos
 Põe o pano de proa por redondo
 Põe o traquete a passo
 Põe o velacho em vento
 Põe o velacho sobre
 Põe por redondo

Salta a desfazer a gacheta à maior
 Salta a desfazer a vela grande
 Salta a desfazer as gáveas
 Salta a desfazer o velacho
 Salta a ferrar o traquete
 Salta a ferrar a cevadeira
 Salta a ferrar a gata
 Salta a ferrar a maior
 Salta a ferrar a vela grande
 Salta a ferrar de gávea
 Salta a ferrar o velacho
 Salta as gáveas

Tírar as gáveas fora dos rizes
 Tírar os rizes às gáveas
 Trazer os papafigos nos palanques

Vá o traquete à amura
 Vá o traquete a amura por estibordo
 Vá o traquete a passo
 Vá o traquete a ré por bombordo

Vá o traquete a ré por estibordo
 Vá o traquete ao turco
 Vá o traquete avante por bombordo

Vai o traquete a passo
 Vai o traquete ao primeiro ovém da
 ré
 Vai o traquete ao primeiro ovém da
 vante

Vai o traquete entre ambas
 Vai o traquete nos palanques
 Vai o traquete passado entre ambas
 Venha o traquete a ré por estibordo
 Venha o traquete ao primeiro ovém
 da ré por bombordo

Capítulo VIII - Das vozes do leme

A bombordo	[fl. 50v]	Está de ló todo
A estibordo	[fl. 51]	Está entre a quarta e meia
A meia partida	[fl. 51v]	partida
A meio		[fl. 51v]
Alivia a meio		Está o leme a sotavento
Alivia e carrega		[fl. 51]
Alivia leme		Está por balravento do rumo
Alivia todo		[fl. 51v]
Amarra o leme		Folga leme
Andar a caminho		[fl. 51]
Andar à orça		Governa assim como está
Andar a tempo		Governa a caminho
Andar à vela		Governa ao leme
Andar assim		Governa ao norte
Andar de ló		Governa ao rumo
Andar em cheio		Governa assim
Andar fechado a orça		Ir a caminho
Andar franco		Ir em cheio
Andar mais chegado ao vento		Leme a meio
Andar mais largo de vento		Leme de arribada
Ao rumo por sotavento		Leme de ló
Apalpar o vento	[fl. 51]	Leva a nau sossegada
Arriba		Marcar assim
Arribar		Marcar assim que vai bem
Assim como vai, vai bem		Mete leme de arribada
Assim é bom andar		Mete leme de encontro
Assim vai bem		Mete leme de ló
Carrega de encontro		Não arribar
Carrega leme		Não arribar nada
Carrega leme de arribada		Não arribar não
Carrega mais		Não mais daí nada
Carrega todo		Não mais de ló não
Como vai assim?	[fl. 51v]	Não passar daí para barlavento
Dá água ao leme		Não pode daí mais nada
De ló todo		Não pode mais daí nada
Encontro ao leme		Onde está a proa?
Está carregado a bombordo		Onde está assim?
Está de arribada		[fl. 51v]
Está de encontro todo		Onde governa assim?
Está de ló		Onde vai assim?
		Orça com a nau
		Orça mais

Põe o leme a meio
 Põe o leme de arribada
 Põe o leme de ló

Vai a caminho
 Via leme
 Vira leme

Capítulo IX - Das vozes da bandeira

Arria a bandeira *[fl. 51v]*

Colhe bandeiras
 Colher a bandeira

Disparar as bandeiras

Envergar as bandeiras
 Fazer clara a bandeira
 Ferra bandeiras

Larga bandeira
 Larga bandeira à proa
 Larga bandeira à quadra
 Larga bandeira collida
 Larga bandeira no tope

Põe bandeira clara

Safa a bandeira
 Safa o galharte
 Safa o pavilhão

Capítulo X - Das vozes do escaler

Abalroar o escaler contra a
 nau

Aguenta a trapa ao escaler
 Aguenta socairo

Ala a trapa ao escaler
 Ala o escaler a vante

Ala o guardim

Amarra o escaler pela popa

Ampara o escaler

Aparelha o escaler

Aparelhos ao escaler

Arma palamenta

Arma voga

Arria o aparelho

Arria o escaler a ré

Arriba com o escaler

Atraca o escaler

Bota a vara arriba *[fl. 52]*

Bota a vela abaixo

Bota aparelhos ao escaler *[fl. 51v.]*

Bota cabo ao escaler

Bota cabo de cadeira

Bota fora o escaler *[fl. 52]*

Bota mastaréis arriba

Bota o escaler ao mar
 Bota o escaler fora
 Bota velas abaixo

Caça a vela grande
 Caça escota
 Caça traquete
 Cala o mastro grande
 Casacas fora
 Chega a bordo
 Cia a ré
 Cia bóia
 Cia de proa
 Cia de sota proa
 Cia de sota voga

Dá pés ao escaler
 Dá reboque à lancha
 Dá reboque ao navio
 Dá voga ao escaler
 Dá voga larga

Enfraina os remos
 Esquipa a avante
 Está à borda o escaler

Está o escaler fora	Põe o escaler à borda
Está pela popa o escaler	Rema à inglesa <i>[fl. 52v]</i>
Iça a ré	Rema à uma
Iça a vante	Rema avante <i>[fl. 52]</i>
Iça o aparelho	Rema certo
Iça o escaler	Rema de agulha
Ir o escaler a ré	Rema de proa <i>[fl. 52v]</i>
Ir o escaler ao mar	Rema de sota-proa
Ir o escaler avante	Rema de sota-voga
Ir o escaler para a popa	Rema em cheio <i>[fl. 52]</i>
Ir o escaler para a borda	Rema enxuto
Larga reboque	Rema para lá <i>[fl. 52v]</i>
Larga remos por mão	Rema voga <i>[fl. 52]</i>
Larga traquete	Safa o escaler <i>[fl. 52v]</i>
Leva avante	Safar os aparelhos ao escaler
Leva bulha	Segue avante
Leva língua	Segue o escaler a vante
Leva remos	Toma o escaler nos aparelhos
Leva remos de agulha	Toma reboque
Leva remos de proa	Toma socairo
Mete a vela dentro	Vir o escaler avante
Mete gatos nos estropos	Vir o escaler dentro
Mete o escaler dentro	Vir o escaler para a borda
Mete remos na água	Voga à uma <i>[fl. 51v]</i>
Orça com o escaler	Voga avante
Passa bossas ao escaler	Voga certo
Põe o escaler nos aparelhos	Voga de agulha
Põe em camisa	Voga em cheio
Põe em vento	Voga enxuto
	Voga larga

[fl. 52v] Capítulo XI - Das vozes gerais para o governo do navio

A meia-nau	Arriba em roda
Acende o farol	Atraca para a nau
Acusa o pano	Atravessa para a nau
Alija ao mar	Baldear a nau
Amarra a nau	Bota a longa
Anda para baixo	Bota arriba
Anda para dentro	Bota fora
Anda para dentro do lais	Bota mastaréis arriba
Arriba com a nau	
Arriba com o navio	

Cala leme
 Cala mastro
 Chega à borda
 Chega a bordo
 Chega a folha
 Comboia a nau

Dá comboio ao navio
 Dá fundo
 Dá lados à nau
 Dá montes ao navio
 Dá por dâvante
 Dá ração a gente

Em quantos moem
 Embandeira a nau
 Empaveza o navio
 Espera os mastros

Faz água
 Faz cabeça a nau
 Faz farol
 Faz força de vela
 Faz limpeza a nau
 Faz sinais
 Faz-se à vela
 Fora bulha

Governa a cadeira
 Governa a nau
 Governa avia
 Governa o navio
 Griva com o navio

[fl. 53]

Iça água para o tinelo

Lambazar a nau
 Larga mais pano
 Larga por mão
 Larga reboque
 Leva a amarra
 Leva a âncora
 Leva a ré
 Leva a vante
 Leva bulha
 Leva de longa via
 Leva geralmente
 Leva língua

Leva para a popa
 Leva para ré
 Leva para riba
 Leva para vante
 Língua leva

Macas fora
 Mandar avia
 Marca o pano
 Mete dentro o cabo
 Municia a gente

Orça com a nau

Põe a bolina
 Põe a caminho
 Põe a capa
 Põe a popa
 Põe a través
 Põe em vento
 Põe mastaréus à cunha
 Põe na outra volta
 Põe no mar
 Põe no outro bordo
 Põe sobre
 Prepara para virar

Quantas são passadas

Raspa a nau
 Reboca o navio
 Recorre o cabo
 Ressona o cabo

Safa a nau
 Safa cobertas
 Safa rancho
 Safar
 Salta a borda
 Salta a enxárcia
 Salta a gávea
 Salta a proa
 Salta a ré
 Salta ao lais
 Salta ao portaló
 Salta avante
 Salta para a poupa
 Salta para baixo

Salta para dentro	Vai ao lais	<i>[fl. 53v]</i>
Salta para o tope	Vamos à bolina	
Salta para riba	Vamos à popa	
	Veleja	
Talha a nau	Vento à popa	
Tem sentido no governo	Vigia o mar	
Tira a ré	Vigia o tope	
Tira avante	Vira de bordo	
Tira o toldo fora	Vira em roda	
Tira-vira	Vira em terra	
Toma o quarto	Vira na terra	
Toma reboque	Vira no mar	

Capítulo XII - Dos termos do vento

Abonançar o vento	Furacão de vento
Abrandar o vento	
Acalmar o vento	Garroa de vento
Acender o vento	
Aguaceiro	Ir o vento para a poupa <i>[fl. 54]</i>
Aplacar o vento	Ir-se o vento
Aragem de vento	
Arrumação no horizonte	Moderar-se o vento
Assobiar o vento	Morrer o vento
Assoprar o vento	
Ateimar o vento	Neblina
	Névoa
Bafagem	Nevoeiro
Bizarro o vento	Nublado
Bom tempo	
Bom vento	Pé-de-vento
Bonança	
Borbotão	Rebojar o vento
Borrasca	Rebojo de vento
	Recalmão de vento
Brisa de vento	Redemoinho
	Refilão de vento
Calma podre	Reinar o vento
Carregar o vento	
Crescer o vento	Salseiro
	Saltar o vento à proa
Durar o vento	Saltar o vento de revés
Escassear o vento	Tempestade
Espertar-se vento	Tempo bom
Estar calma	Tempo galerno

Tempo mau	Vento de borbotão
Temporal	Vento de cravanas
Temporal desfeito	Vento de escotas na mão
Terral	Vento de rajadas
Tormenta	Vento de refregas
Tormenta desfeita	Vento de servir
Trovoada	Vento de trovoada
Tufão de vento	Vento do carro largo
Vento à popa	Vento escasso
Vento a uma larga	Vento fresco
Vento banzeiro	Vento galerno
Vento brando	Vento geral
Vento calma	Vento igual
Vento choé-choé	Vento largo
Vento claro	Vento pela bolina
Vento contrário	Vento pelo focinho
Vento de borla	Vento ponteiro
Vento de brisa	Vento rijo
Vento cruel	Vento terrível
Vento da alheta	Vento travessão
Vento da roda	Vento vários
Vento de bolinas largas	Ventos gerais
	Viração

[fl. 53v]

[fl. 54]

Capítulo XIII - Dos termos do mar

Água estofada	Fundo sujo
Aguaceiro	Golfo
Aguagens	Grande mar
Águas	Jazido de mar
Águas amassadas	Lodo
Águas mortas	Lume de água
Águas mós	Mar alado
Águas vivas	Mar alterado
Ardência do mar	Mar alto
Arrebenta o mar	Mar atrapalhado
Banco de areia	Mar baixo
Bode de água	Mar banzeiro
Brugalhao	Mar brando
Câncara de mar	Mar bravo
Choco de mar	Mar cavado
Corrente de água	Mar de lavadia
Enchente da maré	Mar de patas
Fundo limpo	

[fl. 54v]

[fl. 54]

Mar encapelado		Preia mar
Mar encarneirado		Rasos
Mar encrespado		Recife
Mar enxofrado		Remanção
Mar esparcelado		Resaca
Mar fundo		Revessa
Mar grande		Roncar o mar
Mar grosso		Seco
Mar leite		Setão
Mar quadrado		Surgidouro
Mar sereno		Teinco
Maré	[fl. 54v]	Tença
Maré cheia		Vaga de mar
Maré vazia		Vara
Maresia		Vazante
Mareta		Vazante da maré
Marola		Verá da água
Mau tempo	[fl. 54]	
Mau vento		
Pedra	[fl. 54v]	
Praia		

Capítulo XIV - Das frases gerais

A âncora está a olho	[fl. 55]	A nau é agulheira
A barbar com terra		A nau é capatuda
A nau abalroa contra a lancha	[fl. 54v]	A nau é ciosa da borda
A nau abre em boca		A nau é composta
A nau afocinha		A nau é de ronceria [fl. 55]
A nau aguça		A nau é doce de borda [fl. 54v]
A nau aguita-se		A nau é doce do governo
A nau amassa em boca		A nau é dura da borda
A nau anda doida		A nau é dura do governo
A nau anda-se bem		
A nau aparelha		A nau é ligeira
A nau arfa		A nau é má de vela [fl. 55]
A nau arriba-se		A nau é pregona
A nau balanceia		A nau é quieta
A nau bebe os ventos		A nau é sisuda
A nau cai		A nau é um pessamento [fl. 54v]
A nau chafurda, não anda		A nau encabrita-se
		A nau enverga o pano
A nau desenverga o pano		A nau escabeceia
		A nau esquece-se

A nau está à banda	A nau vem com gáveas
A nau está a bombordo	A nau vem com rendolhas
A nau está à carga	A nau vem fora de água
A nau está alquebrada	A nau vem no fundo do mar
A nau está com as âncoras no fundo [fl. 55]	Abalar o vento
A nau está de verga alto [fl. 54v]	Abalroar os navios
A nau está fora da água	Abicar o navio
A nau está leve	Abicar os mastros
A nau está louca	Aboiar o navio
A nau está muito metida	Abordar o navio
A nau está no fundo do mar	Abrandar o vento
	Abriu o vento por banda
	Abriu o vento por bombordo
	Acender o farol
A nau está sem pano	Acender-se o vento
A nau está sobre popa	Afogar-se em pano
A nau estaca-se	Afrontar com o mar
A nau governa [fl. 55]	Afrontar com o vento
A nau griva	Agarro charado
A nau guina	Aguentar a nau
A nau pára	Alargar o vento
A nau preparada	Alastrar o navio
A nau rola	Alcatroar o navio
A nau sente a vela	Alimpar o navio
A nau sossega-se	Aliviar a carga
A nau tem o beque a ajustado	Amainar as velas
A nau tem o beque recolhido	Amarrar-se o navio
A nau tem o pano mexido	Amiudar-se o mar
	Andar a desencascar
A nau toca bem [fl. 54v]	Andar à matroca
A nau tocou	Andar a nau bem
A nau tocou o porto [fl. 55]	Andar à vista de terra
A nau torce-se	Andar ao vai vem
A nau vai abalando	Andar com a carga para a proa
A nau vai às guinadas	Andar com a carga para ré
A nau vai com a guinada	Andar na volta da terra
A nau vai contra o leme	Andar na volta do mar
A nau vai folgando	Andar no rolo da terra
A nau vai moendo	Andar o vento para a proa
A nau vai peada	Andar o vento para ré
A nau vai quieta	Andar sobre prego
A nau vai rindo	Andar terra à vista
A nau vai seguida	Andar terra alagada
A nau vai serena	Andar terra de longo
A nau vai-se a vento	Andar terra terra
A nau vem aboiada	Andar-se bem o navio
A nau vem com as gáveas	Apagar a vela

Apagar o pano		Conservar com os navios
Apalpar o vento		Conservar o rumo
Apalpar o vento com pano em cima		Correr a coisa
Aparelhar joanetes	[fl. 55v]	Correr a costa de longo
Aparelhar o navio		Correr à popa
Aproveitar do vento		Correr a terra de longo
Armar a nau		Correr através
Armar palamenta		Correr com o tempo
Armar voga		Correr com o temporal
Armar-se a trovoada		Correr com o traquete
Arrebenta o mar		Correr em papafigos
Arrumar o porão		Cortar lenha
Assentar a gente		Cozer a nau
Assentar a quilha		Crescer e refrescar o vento
Assentar praça		Crescer o mar
Aterra-se o navio		Crescer o vento
		Cruzar a altura
		Cruzar os mares
		Custear o navio
Bater o navio	[fl. 55v]	
Bater o pano		Dar à costa
Bordejar a nau		Dar a vela
Botar a longa		[fl. 56]
Botar a nau		Dar ao lume de água
Botar a roupa		[fl. 55v]
Botar acima		Dar balanços
Botar arriba		Dar banda
Botar cutelos		[fl. 56]
Botar de fora		Dar caça
Botar joanetes		[fl. 55v]
Botar mastaréus à cunha		Dar comboio
		Dar culapadas
		Dar escolta
		Dar espia
		Dar estreitaduras
Cair a nau		Dar força
Cair a ré		[fl. 56]
Cair de cu a ré		Dar fundo
Cair o mar		[fl. 55v]
Calar a bomba		Dar lados reais
Calar o leme		Dar montes
Calar o mastro		Dar peitos
Calar o navio		[fl. 56]
Capear ao navio		Dar pés ao escaler
Cativar o navio		[fl. 55v]
Cessar a cala		Dar por dávante
Chegar ao vento		[fl. 56]
Colher a bandeira		Dar querena
Colher o cabo		Dar ração à gente
Compassar o navio		Dar reboque
Compassar-se com os navios		Dar refresco
		Dar rumo
		Dar sarop
		Dar vinho à pipa
		Deitar a nau o mar
		Desaparelhar joanetes

Desaparelhar o navio	Estar com as gáveas caçadas
Desarmar a nau	Estar com as gáveas desfeitas
Desarmar o navio	Estar com o pano às
Descansar nas mesas da guarnição	costas <i>[fl. 56v]</i>
Descansar no fosso	Estar com o velacho
Descorrer a costa	sobre <i>[fl. 56]</i>
Descorrer o navio	Estar contra a coberta <i>[fl. 56v]</i>
Desfazer a arrumação	Estar de bota fora
Deslastrar a nau	Estar de partida
Durar a bonança	Estar de verga alto <i>[fl. 56]</i>
Durar a tormenta	Estar em franquia <i>[fl. 56v]</i>
Durar o temporal	Estar quase a pique
	Estar sobre a amarra <i>[fl. 56]</i>
	Estar sobre ferro <i>[fl. 54v]</i>
Em quantos pés anda o navio	Estar soçobrada a nau <i>[fl. 56v]</i>
Embarcar com saco e botija	Estar suja a nau
Empandeirar-se o pano	Estivar a nau
Empavezar a nau	Estreitar o reboque
Encabar a nau	
Encabecear o navio	Faltar a amarra
Encalhar a nau	Faltar a amura
Encapelar a amarra	Faltar as gáveas
Encapelar-se a amarra	Faltar as vergas
Encapelar-se o pano	Faltar o leme
Enfeitar a nau	Faltar os mastros
Enfornar o mastro	Fazer a vela
Enfunar o navio em	Fazer água o navio <i>[fl. 56v]</i>
Enfurecer-se o vento <i>[fl. 56]</i>	Fazer água para o navio
Entrar o mar	Fazer aguada
Entregar-se o navio	Fazer arrombadas
Enxofrar-se o mar	Fazer as amuradas
Escarlar o mar a vela	Fazer as trincas
Escassear o vento	Fazer assento
Escorar nas mesas da guarnição	Fazer avaria
Escorar no grosso	Fazer boa conserva
Escorara na cinta do grosso	Fazer boa presa
Esquipar a nau	Fazer bordos
Estar a âncora à roça	Fazer cabeça a nau
Estar a barlavento	Fazer claro
Estar a capa o navio	Fazer comboio
Estar a nau a bombordo	Fazer derrota
Estar a pique <i>[fl. 56v]</i>	Fazer escala
Estar a sotavento <i>[fl. 56]</i>	Fazer escândalo
Estar abicada a nau	Fazer estiva
Estar alquebrado o navio	Fazer farol
Estar bem aviado	Fazer força de vela
	Fazer jornal

Fazer limpeza ao navio		Ir à matroca	[fl. 57]
Fazer na volta da terra		Ir a pique	[fl. 56v]
Fazer na volta do mar		Ir à popa	
Fazer pontaria		Ir a ré	[fl. 57]
Fazer presa		Ir a rolo	
Fazer rancho		Ir à sirga	
Fazer repiquetes		Ir a um largo	[fl. 56v]
Fazer rombo		Ir a vento	[fl. 57]
Fazer rumos		Ir ao guinete	[fl. 56v]
Fazer sinais		Ir ao lais	
Fazer singradura		Ir ao reboque	[fl. 57]
Fazer sortidas		Ir ao tope	
Fazer-se a nau à vela		Ir arribado	
Fazer-se na terra		Ir às espias	
Fazer-se na volta do mar		Ir atrasado em pano	
Fazer-se no mar		Ir através	
Fechar a terra		Ir avante	
Fechar as escotilhas		Ir bem aviado	
Ficar batido		Ir buscar a borda	
Ficar no mar		Ir com as bolinas largas	
Ficar o navio		Ir com as gáveas	
Firmar-se se a terra		Ir com o pano em vento	
Fornecer a nau		Ir com o prumo na mão	
Forrar a amarra		Ir com o traquete na amura	
Forrar a nau		Ir com os papafigos nos palanques	
Fretar a nau		Ir com todo o pano largo	
Fumarem-se os horizontes		Ir de cu a ré	
Galear os mastros		Ir de derrota batida	
Garrar a nau		Ir de ló	
Governar a nau		Ir de longa via	
Governar a via		Ir de viagem	
Governar ao leme		Ir em árvore seca	
Governar o navio		Ir em direita	
Guardar a costa		Ir em roda	
		Ir enfunado em pano	
Içar a topetar	[fl. 57]	Ir fechado a orça	
Internar o navio	[fl. 56v]	Ir largo do vento	
Investir o cabo		Ir levado	
Ir à bolina		Ir na volta do mar	
Ir a bordo		Ir para o mar	
Ir à cacceia		Ir para terra	
Ir à costa	[fl. 57]	Ir por dávante	
Ir à fala	[fl. 56v]	Ir por derrota	
Ir à garatea		Ir por mor	
Ir à gávea		Ir se a pique	
Ir à longa		Ir terra terra	

Ir tocando	Nau sobre a água
Ir-se o pano pelos ares	Naufragar a nau <i>[fl. 57]</i>
	Navegar a bolina <i>[fl. 57v]</i>
Lançar em despesa	Navegar a nau
Largar a caça	Navegar à orça
Largar as amarras por mão	Navegar a um largo
Largar bandeira de chamar	Navegar com bom tempo
Largar por mão	Navegar com todo o pano
Levantar ferro	Navegar com vento à popa
Levantar o tempo	
Levantar-se a gente	O mar brama
Levantar-se o mar	O mar enfurece
Levantar-se o navio com a gente	O mar está alcantilado
Levantar-se o navio com tempo	O mar está alotado
Levantar-se o vento	O mar está bravo
Levar à sirga	O mar está chão
Levar ao reboque	O mar está encarneirado
Levar ás espias	O mar está feroz
Levar-se o navio	O mar está furioso
Lotar a nau	O mar está inquieto
Lugar o pano	O mar está leite
	O mar está manso
Mandar a via	O mar faz carneiros
Marcar a terra	O mar não está capaz
Marcar o sol	O mar vai caindo
Medir o navio	O mar vai-se às nuvens
Mentir a nau	O navio não governa bem
Meter a banda a norte	O navio não se torce
Meter a orça	O navio não sente o leme
Meter a pique	O navio não sente o pano
Meter artilharia	O navio segue-se
Meter até a cinta real	O navio vai às fochinadas
Meter gente dentro	O navio vai às guinadas
Meter lastro	O tempo não está capaz
Meter mantimentos	
Meter no fundo	Pairar o vento
Meter pano	Panejar o pano
Meter víveres	Pano <i>[fl. 56v]</i>
Meter-se o tempo	Parar a nau
Moer-se o cabo	Passar banda
Mudar de bordo	Passar cabos
Municiar a gente	Pedir bandeira
	Pedir socorro
Nadar a nau	Perder-se de vista
Não cair a nau	Picar a nau
Não preparar o navio	Picar as amarras
Nau fora da água <i>[fl. 57v]</i>	Picar os mastros

Pinar o pano	navio	[fl. 58]
Pôr a banda	Quebrar o vento	[fl. 57v]
Pôr a capa	Quebrar os mastros	
Pôr a capa com o tempo	Queimar o costado	[fl. 58]
Pôr a cavalete	Quem anda barlaventeia	
Pôr a chã	Quem quer grivar sotaventeia	
Pôr a galega	Querenar o navio	
Pôr a longa		
Pôr a orça	Rabear o pêro	
Pôr a pique	Raspar a nau	
Pôr a popa	Rebocar o navio	
Pôr a proa na terra	Rebojar a vela	
Pôr a redonda	Rebojar o vento	
Pôr a través	Recorrer as cobertas	
Pôr a trinca	Recorrer o cabo	
Pôr caminho	Refrescar a gente	
Pôr claro	Refrescar a nau	
Pôr com as gáveas	Regar o navio	
Pôr com as quatro velas	Remar de palamenta	
Pôr de arribada	Remar de voga	
Pôr de cabeça	Render de bordo	
Pôr em árvore seca	Render o navio	
Pôr em cheio	Render o vento	
Pôr em fugida	Render os mastros	
Pôr em papafigos	Render-se o navio	
Pôr em retirada	Repetir os sinais	
Pôr na mesma volta	Repicar as vergas	
Pôr na esteira da nau	Responder com uma banda	
Pôr na mesma água	Ressonar o cabo	
Pôr na outra volta	Ressondar o cabo	
Pôr na sua água	Rolar a nau	
Pôr na sua esteira	Romper-se o cabo	
Pôr na sua volta		
Pôr na terra	Saciá-lo mar	
Pôr no mar	Safar a nau	
Pôr no outro bordo	Safar macas	
Pôr o pano à feição	Safar os ranchos	
Pôr os mastaréis à cunha	Saltar o leme fora	
Pôr pronto	Saltar o vento	
Pôr safo	Seguir a bandeira	
Pôr sobre	Seguir a derrota	
Pôr-se à vela	Seguir a popa do navio	
Pressionar o navio	Seguir avante	
Prosperar o pano	Seguir o farol	
	Seguir o navio	
Quebrar o mar	Seguir viagem	
Quebrar o mar no	Ser duro da borda o navio	

Surgir o navio	Trazer paus de botaló
Talingar as amarras	Trazer paus de combate
Ter bandeira à quadra	Trazer vela de cabeça
Ter bandeira colhida	Varar a nau em terra
Ter bandeira larga	Vestir os mastros
Ter bandeira no tope	Viagem em monção
Ter boa proa	Viagem fora de monção
Ter os mastaréus à cunha	Vir à fala
Ter os mastaréus e vergas arriados	Vir aberto com água
Ter os mastros a ré	Vir ao reboque
Ter os mastros abicados	Vir arribado o navio
Ter os mastros estivados a ré	Vir buscar terra
Ter os mastros sobre a proa	Vir com as bolinas largas
Ter praça no navio	Vir com as bombas na mão
Tirar á lupa	Vir desarvorado
Tirar a ré	Vir em árvore seca
Tirar à uma	Vir no fundo do mar
Tirar a vante	Vir o navio em bandolas
Tocar o navio	Vir o navio em cima de água
Tomar a caça	Vir o navio fora de água
Tomar barlavento	Vir o navio muito metido
Tomar de luva	Vir por altura
Tomar fala do navio	Vir por derrota
Tomar fala de terra	Vir por direitura
Tomar o navio <i>[fl. 58v]</i>	Vir por rumo e altura
Tomar o pano de luva <i>[fl. 58]</i>	Vir terra terra
Tomar os balanços	Virar a nau
Tomar os rombos <i>[fl. 58v]</i>	Virar de bordo
Tomar por dávante	Virar de querena
Tomar reboque	Virar em roda
Tomar refresco	Virar na sua popa
Tomar sargo	Virar na sua proa
Tosar o navio	Virara na mesma volta
Trazer a bateria debaixo de água	Virara na outra volta
Trazer água aberta	Virara na sua água
Trazer as amarras talingadas	Virara na sua esteira
Trazer as âncoras à roça	Virara na terra
Trazer bandeira arriada	Virara no mar
Trazer bandeira colhida	Virara por dávante
Trazer bandeira larga	Vogar o escaler <i>[fl. 55v]</i>
Trazer bandeira no tope	Zarpar a amarra <i>[fl. 58]</i>
Trazer boa proa	Zarpar-se a nau
Trazer papafigos nos palanques	

Capítulo XV - Das propriedades avulsas

- | | | | |
|---------------------|------------------|-----------------------|------------------|
| 1 Agulha de marcar | <i>[fl. 58v]</i> | 10 Casco | |
| 2 Agulha de marear | | 14 Cata-vento | |
| 3 Alcatrão | | 15 Catre | |
| 1 Ampulhetas | <i>[fl. 59]</i> | 19 Celhas | |
| 4 Anéis | <i>[fl. 58v]</i> | 3 Cepo de servir | <i>[fl. 59v]</i> |
| 4 Antenas | <i>[fl. 59]</i> | 21 Cepo morto | <i>[fl. 59]</i> |
| 5 Arca | <i>[fl. 58v]</i> | 2 Cepo prisão | <i>[fl. 59v]</i> |
| 6 Archotes | | 1 Chaveta | <i>[fl. 59]</i> |
| 7 Arganéis | | 22 Corriola | |
| 8 Arpéu | | 23 Coxim | |
| | | 24 Croque | |
| 3 Balas de sebo | | 25 Cunhas | |
| 1 Balços | | | |
| 2 Baldes | | 2 Empunhador | |
| 4 Bandeiras | | 3 Encerado | |
| 5 Bandejas | | 5 Envergues | |
| 6 Barricas | | 6 Esfalcassaduras | |
| 7 Barril de estanco | | 8 Espeque | |
| 8 Barril de seco | <i>[fl. 59]</i> | 9 Estopeiros | |
| 10 Beta | | 10 Estropos de navio | |
| 11 Bicha | | 11 Estropos dos remos | |
| 13 Boças | | | |
| 12 Bóia | | 1 Fardo | |
| 14 Bolas douradas | | 2 Farol | |
| 15 Bombas | | 3 Filete | |
| 19 Botão | | 4 Fisga | |
| 16 Botica | | 5 Fogão | |
| 17 Botijas | | 7 Forno | |
| 18 Botilhão | <i>[fl. 58v]</i> | 9 Forra de sola | |
| 20 Breu | <i>[fl. 59]</i> | 8 Forro do cabo | |
| 21 Brim | | 10 Frisa | |
| 22 Bronzes | | 6 Funil | |
| 23 Busca vidas | | | |
| | | 1 Gato | |
| 1 Cábria | | 2 Governo de lancha | |
| 2 Caldeira | | 3 Graxa | |
| 3 Caldeirão | | 6 Guindaste | |
| 4 Candelixa | | 7 Guindola | |
| 5 Canivete | | | |
| 20 Capez | | 1 Lambazes | |
| 7 Carnequim | | 2 Lampiões | |
| 8 Carretel | | 7 Lanternas | <i>[fl. 59v]</i> |
| 9 Carta de marear | | 4 Lebres | <i>[fl. 59]</i> |

5 Légua	<i>[fl. 59v]</i>	1 Rabicho
6 Lembrete		2 Raspas
8 Linga		4 Remar
9 Linhagem		3 Remo
10 Lona		5 Repuxo
		6 Repuxo de cozer
1 Maca		8 Rocega
2 Maço		7 Rodilha
3 Mangueira		
4 Mantimentos		1 Saco
5 Michelos		6 Sapatilho <i>[fl. 59]</i>
8 Molhelha		18 Sebo
		4 Sino <i>[fl. 59v]</i>
1 Nó de porco		5 Sobresselentes
2 Pá de lixo		1 Tábua de rumos
1 Passador		2 Tacos
3 Paveses		4 Tara
4 Pêros		6 Tesouras
5 Picadeiro		7 Toldo
6 Pinha		8 Tonel
8 Porte		9 Tréu
9 Prancha		
16 Prego de flandres		1 Vasilhas
11 Prego de galeota		9 Vassouras
7 Prumo		3 Vela de luz
		2 Vertedouros

[fl. 60] **Tratado Segundo**

Da composição do navio

Capítulo I - Das partes do navio em geral

Baterias	Mastro grande
Beque	
	Pau de botaló
Castelo de popa	Popa
	Portaló
Gáveas	Proa
Gurupés	
	Tope
Leme	
	Verga da cevadeira
Mastaréu da gata	Verga da gatinha
Mastaréu de proa	Verga da gatinha seca
Mastaréu do joanete de proa	Verga da gávea
Mastaréu do joanete grande	Verga da mezena
Mastaréu grande	Verga do joanete de proa
Mastro da mezena	
Mastro do traquete	Verga do traquete
	Verga grande

Capítulo II - Das partes do navio em particular

1 Abitar	<i>[fl. 60]</i>	Açafrão
13 Abonos		3 Albuços
2 Abotacadura		4 Alcacema

5 Alcacha		Carlinga	
6 Alcatrate		Carro da popa	
7 Alferizes		Castanhas	
8 Alforjes		Castelo de popa	
9 Alforjadas		Caverna	
10 Alheta		Caverna mestra	
11 Almeida		Cavilha	
12 Almogama		Cavilhão	
14 Amuradas		Cavilhas catelares	
Antenas		Cavirão	
15 Anteparas		Chaleira	
16 Apostaréus		Chapas	
17 Arca da bomba		Chapas de bimbahete	
18 Arcada		Chapas de cambota	
19 Arganéu		Cintas	
		Clara do beque	
20 Bailéu		Coberta de baixo	
21 Barbados		Coberta livre	
22 Barçolas		Contra cadaste	
23 Barras da popa		Contra gio	
Bateria		Convés	
Batocadura	<i>[fl. 60v]</i>	Coral	
Batoques	<i>[fl. 60]</i>	Cordas	
Beliches	<i>[fl. 60v]</i>	Corredor	
Beque		Corrimão	<i>[fl. 61]</i>
Bigotas		Costado	<i>[fl. 60v]</i>
Bitáculas		Costuras	
Boca do navio		Covilhetes	
Boçarda		Covinhas	
Bochecha do navio		Coxia	
Bombas		Cunhos de cabeça	
Bombordo		Cunhos de volta	
Boneca		Curvas	
Borda		Curvas de palmejar	
Braços		Curvas de revés	
		Curvas do beque	
Cabrestante		Curvatões	<i>[fl. 61]</i>
Cacholas			
Cachorros		Dalas	
Cadaste		Delgados	
Cadeira nos???		Descanso do leme	
Calmes		Despesas	
Camaras		Dormentes	
Camarotes			
Camarotes de vento		Emburnais	
Cambotas		Encolamento	

Entremichas	Madeiro
Entrepés ou bosseiros	Madre
Entrepontes	Malaguetas
Envaradura	Mancos
Enxárcia <i>[fl. 62]</i>	Manga da artilharia <i>[fl. 61v]</i>
Esbirros	Mecha
Escarvas de dente	Mediania
Escarvas de romance	Meias portas
Escoas	Mesas
Escoras	Mesas de guarnição
Escoteiras	Missagras
Escotilha	Mocarrões
Escotilhão	Mocarros
Escotilhões	Nabo da bomba
Escovens	Necessárias
Esparrela	
Estaleiro	Obras mortas
Estibordo	Óculos
	Olhais
Falca	Olhal
Falcão	
Fêmeas	Painel da popa
Fogões	Paióis
Forma do leme	Paiol da pólvora
Forma do navio	Paiol das amarras
Forro do navio.	Paiol do pano
	Papoias
Gafaria	Parentes
Gatos	Patilha
Gio	Pé de carneiro
Gornes	Pé manco
Grinalda	Persenhossas
Guardas das gáveas	Pesquetes
	Picadeiros
Índios	Picota
	Poço
Janelas	Pontal
Jardim	Ponte avante
	Ponte corrida
Lados	Ponte da xareta
Latas	Ponte na orelha
Leão	Popa
Leme	Porão
Linguete	Porcas
	Portaló
Machos	Portas

Pôs a verga	Seteira
Postigos	Sobre sano
Postura	Sobrequilha
Praça de armas	Tábua da cocceira
Praças do navio	Tábua de resbordo
Prego de alvado	Talha-mar
Prego de coberta	Tamboretetes
Prego de costado	Tanque
Pregos de bombas	Tesouras
Prexas	Timoneira
Proa	Tolda
Prodegos	Tombadilho
Propão	Trempe
Quartéis de escotilha [fl. 61v]	Trincanizes
Quartéis de gávea [fl. 62]	Turco turco
Quilha [fl. 61v]	Varandas
Rabada [fl. 62]	Vaus das gáveas
Resbordo	Vaus reais
Roda de leme	Verdugos
Roda de proa	Vigias
Serviola	Virotes
	Xadrez

Capítulo III - Das propriedades do leme

Açafrão	Mecha
Arganéu	Molinetes
Cadeira	Pinçote
Chaves	Porta do leme
Cana	
Descanso	Regeira
Fêmeas	Roda
Gualdrope	Talha
Machos	Vergueiros

Capítulo IV - Das propriedades da bomba

Arca da bomba	Cadeia
Bomba de roda	Cavilha
Braçadeiras da bomba de roda	Chapeleta

Dala	[fl. 63]	Mangueira
		Molinetes
Embornal		Nabo
Espetos		
Forqueta		Picota
Guarnições		Saca nabos
Junço		Tanque

Capítulo V - Das propriedades do cabrestante

Barras	[fl. 62v]	Linguetes
Cavilhas		Madre
Chapéu		
Chaves		Pião
Cunhos		

Capítulo VI - Da mastreação

Gurupés		Pau da bandeira de popa
Mastaréu da gata		Pau da bandeira de proa
Mastaréu da gatinha		Pau de botaló
Mastaréu de gávea		Paus das grimpas
Mastaréu de joanete de proa		Paus de combate
Mastaréu do joanete grande		Paus dos botalós das varredouras
Mastaréu do velacho		Paus dos botalós dos lais
Mastaréu grande		Paus dos botalós para o combate
Mastro da mezena		Paus dos lais
Mastro do traquete		Poa da bujarrona
Mastro grande		

Capítulo VII - Das vergas

Vergas do primeiro mastro		Vergas do segundo mastro [fl. 63]
Verga da gávea	[fl. 63]	Verga do fecho
Verga da maior	[fl. 62v]	Verga do joanete de proa
Verga do joanete grande	[fl. 63]	Verga do traquete
Verga grande	[fl. 62v]	Vergas do terceiro mastro
		Verga da gata
		Verga da gata seca
		Verga da mezena

Vergas do gurupés
 Verga da cevadeira
 Verga da sobre cevadeira

Paus das varredouras
 Paus dos cutelos

Capítulo VIII - Das propriedades dos mastros

Arrotaduras	Madre
Cesto	Palha
Cestos	Pega
Chacholas	Pernadas
Cunhas	
Curvatões	Quartéis
Enfornadura	Reis
	Romã
Faceiras paus redondos	
	Soco
	Soleiras
Garganta	
Gáveas	Tope
Guardas do cesto	
Guarlindréo	Vaus
Guinda	

Capítulo IX - Das propriedades das vergas

Aros	Lais largura
Carro	Palha
Cunhos	Pena
	Penol
Gornes	
	Recrame
Lais extremo	

Capítulo X - Das composições dos mastros e vergas

Antenas	Mastaréus	
Bandolas	Pega	[fl. 63v]
Chomeas	Soleiras	
Enxertários	Telha	

Vergônteas

Vergas

Capítulo XI - Das propriedades da âncora

Âncora	Cepo
Ancoreta	
Ancorote	Olhal
Anete	
Ástea	Pata
Braço	Vinha da âncora

Capítulo XII - Da amarra e suas propriedades

Amarra	Espeque
Amarreta	Estropo
Âncora	
Ancorete	Forro da amarra
Aparelho	
Arinque	Gacheta
Aúste	
	Michelos
Beta	
Boças	Patesca
Bóia	Proir
	Provisões
Cabo de ala e larga	
Cadernal	Virador
Cavilhas	

Capítulo XIII - Das partes do escaler e suas propriedades

Bote	
Chalupa	Balde
Esquifê	Bancos
Galera	Bolas
Guzo	Borda
Lancha	
	Cadaste
Partes de que se compõe o escaler e do seu aparelho	Chumaceiras
	Coxia
	Croque
Agulha	Curva
Assentos	

Defensas
Delgados

Estais
Estoupeiro
Estropos

Falca
Fateixa *[fl. 64]*
Fêmea

Governo de lancha ou de escaler

Grinalda
Guardim

Leito
Leme

Mastro do traquete
Mastro grande

Moletim

Molhelha

Pá de remo
Popa
Prancha
Proa
Punho do remo
Remos
Roda de proa

Toldo
Toleteira
Toletes
Traquete

Vara da vela
Vela grande
Vergueiro
Vertedouro

[fl. 64] **Tratado Terceiro****Da enxárcia ou do massame em geral****Capítulo I - Do massame em geral, cabos**

Adriça	Bolinas
Adriças	Bracelote
Alanta	Braços
Alça	Brandal
Amante	Brióis
Amantilhos	Briol
Amarra	Burro
Amarra engaiada	
Amarreta	Cabo de ala e larga
Amura	Cabo de cadeira
Andorinhos	Cabo de portaló
Andribelo	Cabo de turco
Anque	Cabresto
Apagapenóis	Candeliça
Apagapenol	Carregadeira
Arinques	Colhedor
Arrebem	
Arreigadas	Contra amura
Arridas	Contra briol
Aúste	Contra escota
	Contra estai
Balroas	Contra estingue
Bastardo	Copez
Beta	
Boças	Empunhador

[fl. 64v]

Empunhadores	Pé-de-galo
Encapeladura	Peias
Enfrechadura	Pirigalho
Enfrechates	Pôas
Envergadura	Proizes
Envergues	Prumas
Enxárcia	Rede
Enxertário	
Espia	Regeira
Estai	Retinidas
Estais	Retranca
Estíngues	
Estralheira	Sergideiras
Estribos	Sergideiras de abraçar nas gáveas
Filaça	Sondareza
Fio de carreta	
Fio de vela	Talha
	Tapa
Gacheta	Teia do arinque
Gualdrope	Tomadouros
Guardim	Tralha
Guias	Trinca
Levas	Tripa
Língas	Troça
Merlim preto	Unhões
Mialhar	
	Vergueiro <i>[fl. 65]</i>
Ostacha	Vinhateiras
Ostaga	Virador
Ovém	Virador calabroteado
Ovém engaiado	Virador de massa
Ovéns	
Palomas	Xareta
Passadeira	Xerva
Patarral	
Patarrás	Zarro
Patarrazes	

Capítulo II - Dos cabos compostos

Amante polé	
Andribelo	Bolinas
Anque	Braços
Aparelhos	Brandais
Aúste	

Cabo de ala e larga	Ovéns
Cabresto	Patarrás
Candeliça	Patesca
Copez-adriça	Pirigalho ou Pé-de-galo
Enxárcia	Retinidas
Enxertário	Retranca
Estai	Tralha
Estralheira	Troça

Capítulo III - Dos cabos fixos

Anque	<i>[fl. 65]</i>	Patarrazes
Bastardo		Pé-de-galo
Bracelote		Peias
Brandal		Pirigalho
Cabresto		Poas
Colhedor		Regeira
Copez		Retranca
Coroas		Trempe
Empunhar		Tripa
Enfrechates		Troça
Envergues		Unhões
Enxárcia		Vergueiros
Enxertários		Xareta
Estais		
Estribos		
Ovéns		

[fl. 65v] Capítulo IV - Dos cabos que laboram com soltura

Amante polé	Aúste
Amantilhos	Beta de esparto
Amarra solteira	Beta de linho
Amarreta	Boças
Andriabelo	Cabo de ala e larga
Aparelho	Cabo de cadeira
Arinques	Cabo de turco
Arrobem	

Cabo do portaló	Linga
Cabo vivo	
Cabo zarro	Merlim
Cabos surdo	Mialhar
Candeliça	
	Passadeira
	Patesca
Espia	
Estralheira	Regeira
	Retinida
Filaça	
Fio de vela	Sondareza
Fio de carreta	
	Talha
Guias	Trapas

Capítulo V - Dos cabos dos mastros e com que se aparelham

Aparelhos	Enfrechates
Arreigadas	Estais
	Enxárcia
Brandais	
	Patarrazes
Copezes	
	Ovéns

Capítulo VI - Dos cabos dos mastaréis

Aparelhos	Enfrechates
Arreigadas	Enxárcia
	Estais
Brandais	
	Ovéns
Colhedores	<i>[fl. 66]</i>

Capítulo VII - Dos cabos com que laboram as vergas

Adriças	Enxertários
Amantilhos	
	Ostachas
Bastardos	Ostagas
Bracelotes	Palomas
	Tripas

Capítulo VIII - Dos cabos com que laboram as velas

Amuras	Contra briol
Apagapenóis	Contra escota
Apagapenol	Contra estai
	Contra estingue
Bolinas	
Brióis	Sergideiras
Carregadeiras	Talhas do lais
Contra amura	

Capítulo IX - Do poleame e suas propriedades

Andorinho	Moitão
Arca do moitão	Moitão de coroa
	Moitão de laís
Cadernal	Moitão de rabicho
Cadernalete	Moitão de retorno
Cassoilo	
Cassonetes	Pernos
Chapas	Polé
Gorne	Roda
Lebre	Sapatilho
Lebres	Vigotas ou Bigotas

Capítulo X - Dos aparelhos com que se serve o navio

Amante polé	Estralheira	[fl. 66v]
Andribelo		
Aparelho	Patesca	
Candeliça	Talha	

Capítulo XII - Das obras que fazem os marinheiros para uso do navio compostas de cabos

Aduchas	
Anéis	Gacheta
Arça	Garrunchos
Arreigada	
Arrombadas	Lambazes
Arrotaduras	Linga
Baderna	Molhelha
Botão	
Botijas	Nó de porco
Cinturas	Palumbaduras
Costuras	Pé-de-galo
Coxins	Peito de morte
	Pinha
Defensas	Pirigalho
Enganhaduras	Rede
Envergaduras	Roca
Esfalcassaduras	Rodilhas
Estropos	
	Trincas
Forro	
Frainel	Xareta
Fuzis	

[fl. 66v] **Tratado Quarto**

Do velame

Capítulo I - Do pano principal

Pano do primeiro mastro	
Gávea	Pano do mastro da mezena
Gáveas	Gata ou gatinha
Joanete grande	Mezena
Maior	
Vela grande	Pano do gurupés
	Bujarrona
Pano do mastro de proa	Cevadeira <i>[fl. 67]</i>
Joanete de proa	Sobre cevadeira
Traquete	Vela de botaló
Velacho	

Capítulo II - Do pano miúdo

Pano miúdo do mastro Grande	Vela de estai do velacho
Cutelos grandes	
Varredouras	Pano miúdo do mastro da mezena
Vela de estai da gávea	Sobre gatinha
Vela de estai do joanete grande	Vela de estai da gata
Vela de estai grande	Vela de estai da mezena
Pano miúdo do mastro da proa	Pano miúdo do gurupés
Cutelos	Vela de botaló
Vela de estai do joanete de proa	

Capítulo III - Do pano pouco usado

Joanetes de galope	Sobre gatinha de galope
Monetas dos papafigos	Vela de carangueja
Sobre cevadeira	Vela de estai do joanete de proa

Capítulo IV - Das propriedades do pano

Andaina de pano	Traquete
Gáveas	Vela de carangueja
Gáveas e velacho	Vela latina
Pano míudo	Vela redonda
Papafigos	Velas de cabeça

Capítulo V - Das propriedades das composições das velas

Aluamento da vela	Gurutil
Andaina de rizes	Palomba
Balumata da vela	Palombaduras
Batedouros da vela	Penol
Costuras	Punhos
Empunhadouros	Rizes primeiros
Envergadura	Rizes segundos
Esteira	Rizes terceiros
Garrunchos	Testas
	Tralha

[Não existe o Tratado V]

[fl. 67v] **Tratado 6º****Das bandeiras e suas diferenças**

Bandeira de popa	Retenidas
Bandeira de proa	
Bandeira farpada	Bandeiras e insígnias que pratica cada nação no mar
Bandeira redonda	
Corneta	
Estandarte	Bandeira dos Venezianos
Flâmula	Bandeira da Dinamarca
Galhardete	Bandeira da Holanda
Grimpas	Bandeira de Dantzic [fl. 68]
Pendão	Bandeira de Brandenbourg [fl. 67v]
	Bandeira de Breme [fl. 68]
Propriedades das Bandeiras	Bandeira de Castela [fl. 67v]
	Bandeira de Curlande [fl. 68]
Bandeira com armas	Bandeira de França [fl. 67v]
Bandeira de nação	Bandeira de Hamburgo
Bandeira de sinais	Bandeira de Libourn [fl. 68]
Bandeira estrangeira	Bandeira de Lubek
Bandeira lisa	Bandeira de Modena
Bandeira mercante	Bandeira de Morques
Bandeira nacional	Bandeira de Raguse
Cabos das bandeiras	Bandeira de Sabóia [fl. 67v]
Envergadura	Bandeira de Salé [fl. 68]
Rabo de bandeira	Bandeira de Stralsund
Rabo-de-galo	Bandeira de Sua Santidade [fl. 67v]
	Bandeira de Suécia
Cabos das bandeiras	Bandeira de Tripoli [fl. 68]
	Bandeira de Tunes
Adriças	Bandeira do grã Cã
Envergues	Bandeira dos negros da Guiné

Bandeira do Turco
Bandeira dos orientais
Bandeira dos selvagens da América
Bandeira genovesa
Bandeira inglesa

Bandeira mercante portuguesa
Bandeira real inglesa
Bandeira real portuguesa
Estandarte real português
fl. 67v

Segundo Desroches

[fl. 68v em branco]

