

"DIA APÓS DIA..."

Morto Silveira, as várias versões de seu texto⁹⁵ desfizeram-se com o passar dos séculos, destruídas por outras espécies de parasitas que ele não contava enfrentar ou perdidas pelas ações do acaso. "Singular destino o desta obra! [escreveu Costa Lobo em 1877]. Delineada nos mares e fortalezas do Oriente, elaborada numa quinta do Douro e pelas cadeias do Lamego e do Porto, havendo nove vezes feito a viagem de Madri, apresentada a tantos conselheiros e de todos recebida com igual desdém, fruto de uma longa vida, imagem e ufania do seu autor, foi, por último, agasalhada por uma biblioteca estrangeira."⁹⁶

1007

No tórrido céu de cobre,
O Sol rubro de sangue, ao meio-dia,
Erguia-se a prumo sobre o mastro,
E não era maior do que a lua.

Dia após dia, dia após dia,
Ficamos estáticos, sem sopro ou movimento,
Como num barco pintado
Sobre pintado oceano.

Água, água por toda parte,
E todas as madeiras contraídas;
Água, água por toda parte,
E nenhuma gota para se beber.

Samuel Taylor Coleridge (1772/1834)
"Calmaria". In: *The rime of the ancient mariner*

95 Costa Lobo fez referência à existência de seis traslados do texto, dos quais o último é o que encontrou no Museu Britânico. Convém mencionar que Silveira também incluiu no manuscrito uma série de sugestões para reformar o Estado português, analisando de modo peculiar a situação econômica do país.

96 *Op. cit.*, pp. 334-335.

16715

MICELI, Paulo. O ponto onde estamos
Campinas: Ed. da Unicamp, 1997
(2^a ed.)

PASTA 009

1

A dieta de bordo

O amanhecer no navio, assim como na cidade, podia ser anunciado pelo canto de um galo das capoeiras do capitão, do piloto, do mestre ou do contramestre, que tinham entre seus privilégios a permissão de embarcarem galinhas — principalmente para curar os doentes — além de cabritos, porcos e até vacas. Mas essa nutritiva bagagem, como tudo que se levava a bordo, não era compartilhada por todos os embarcados, como bem sabia o padre Fernando Oliveira que, previdente, aconselhava: "no mar não há vendas, nem boas pousadas nas terras dos inimigos, por isso cada um vá provido de sua casa".¹ Entretanto, se em terra, e não somente em Portugal, a imensa maioria das casas era malprovida, no mar, as coisas eram semelhantes ou piores, consideradas as condições de isolamento durante as longas travessias, fazendo com que a escassez fosse a regra para a quase totalidade dos viajantes.

Quando a viagem transcorria sem incidentes, a comida mal bastava para as necessidades dos embarcados, mas se um longo período de calmaria, a imperícia do piloto ou qualquer outra ocorrência provocassem o alongamento da viagem, a fome atingia o navio de modo implacável.

Geralmente, o abastecimento ficava a cargo dos Armazéns Reais, que deveriam entregar os víveres ao mestre do navio ou ao despenseiro, e aí já começavam os problemas, pois inúmeras e imprevisíveis contingências interferiam no fornecimento de gêneros, seja pela falta de produtos disponíveis para atender às grandes necessidades da navegação, seja — o mais das vezes — por uma contabilidade cobiçosa que mentia sobre o número de pessoas embarcadas ou aumentava, nos registros, a quantidade fornecida de fato.

Às vezes, as privações eram respondidas com protestos, como aconteceu na nau *São Paulo*, que viajava para a Índia em 1560. Com dificuldades para dobrar o cabo de Boa Esperança, o rumo foi desviado para o Brasil, onde os viajantes ficaram 44 dias tratando

¹ *A arte da guerra do mar, op. cit.*, p. 77.

dos doentes e consertando os aparelhos do navio. De novo no mar, a caminho de Goa, os alimentos começaram a escassear: "faltava já quase a todos o [que] comer, por não haver aí vinho de el-rei, nem o bebiam os soldados que saíram do Brasil. E tomavam à custa de el-rei do que ia na nau, das partes, para a gente do mar, que se queixava e não queria trabalhar, (...) com que aos pobres soldados ficavam os trabalhos multiplicados em dobro (...), comendo o biscoito da regra todo podre das baratas e com holor mui fedorento, sem haver outro, nem quem o tivesse para si, senão muito poucos, nem carne nem vinho, nem pescado, nem com que poderem sustentar e alimentar corpos tão debilitados."²

Embora mais freqüentes nas longas viagens para a Índia, crises agudas de fome também aconteciam em outras rotas, como se pode ler no livro de Jean de Léry, que, ao deixar o Brasil, de volta para a Europa, viveu o problema em seu navio: "a 12 desse mesmo mês [de maio], o nosso artilheiro morreu de fome, depois de ter comido as tripas cruas de seu papagaio, e foi como os outros lançado ao mar. Pouco sentimos a sua falta, pois estávamos tão extenuados que daríamos graças a Deus caso fôssemos apesados por qualquer pirata que nos desse de comer. Mas Deus quis afligir-nos durante toda a viagem de regresso e somente um navio foi por nós avistado, mas não nos pudemos aproximar porquanto a nossa fraqueza nos impedia de erguer velas. Nessas alturas, vindo a faltarem as rodela e até os couros da cobertura dos baús, e tudo mais que no navio podia alimentarnos, pensamos ter chegado ao termo de nossa viagem. Mas a necessidade que tudo inventa, lembrou a alguns a caça aos ratos e ratazanas que, também mortos de fome por lhe termos tirado tudo que pudesse roer, corriam pelo navio em grande quantidade. (...) Tivemos que cozinhar camundongos na água do mar, com intestinos e tripas, e dava-se a estas vísceras maior apreço do que ordinariamente damos em terra a lombos de carneiro."³ E Léry chegou a acrescentar que os sobreviventes só não praticaram o canibalismo por "temor a Deus, pois mal podíamos falar uns com os outros sem nos agastarmos e o que era pior (perdoe-me Deus) sem nos lançarmos olhares denunciadores de nossa disposição antropofágica".⁴

2 *História trágico-marítima*, II, 6, 191.

3 Jean de Léry, *Viagem à terra do Brasil*, tradução de Sérgio Milliet, 4ª ed., São Paulo, Martins, 1967, pp. 222-223.

4 *Ibidem*, p. 224.

Quando as situações não eram de exceção, o principal alimento a bordo era o biscoito, e a história de sua fabricação confunde-se com a própria história da navegação. Os fornos talvez já existissem anexos às taracenas navais, "pelo menos da que se julga existir em Lisboa no tempo de dom Sancho II, ou em princípios do século XIII, e a que os documentos de então chamam o Paço dos Navios de el-rei".⁵

Para acompanhar as crescentes necessidades da empresa da expansão e da conquista, os antigos fornos de Palhaes e Vale de Zebro foram sendo ampliados, e apenas este último, entre 1505 e 1507, chegou a produzir cerca de 1.070 toneladas de biscoito, o que equivaleria a um 1 milhão de rações diárias para viagem.⁶

Sujeita a variações, de acordo com o tempo ou circunstâncias especiais, a ração diária de cada tripulante era de 400 gramas ou pouco mais. Entretanto, a qualidade do biscoito servido — o que pode ser estendido aos demais alimentos — deixava muito a desejar, havendo problemas em sua conservação durante as viagens, pois eram "armazenados em paíóis pouco (ou nada) arejados, sujeitos pelo menos duas vezes a climas equatoriais, quentes e úmidos".⁷

O vinho também era presença obrigatória a bordo, a ração diária era de uma canada (1,4 litro), o que foi reduzido para cerca da metade no final do século XVI. Quando faltava, era substituído pela *oraca* ou *uraca*, um *vinho* que se fazia a partir da destilação do suco dos cachos da palmeira. A água, para beber e cozinhar, também era distribuída à razão de uma canada por dia, sendo armazenada em tonéis ou grandes tanques nem sempre apropriados, acumulando bactérias e provocando a ocorrência de infecções e diarreias. Em situações de escassez, a água atingia preços elevadíssimos, temendo-se o uso da água de chuva por acreditar-se que ela tinha a "virtude de converter-se em gusanos no espaço de uma hora ou pouco mais", como escreveu o padre Andrés Cabrera, em Baçaim, a 15 de dezembro de 1564.⁸

5 [Henrique] Quirino da Fonseca, "Antigos soldos e mantimentos de bordo", *op. cit.*, p. 666.

6 *Ibidem*, p. 667.

7 José de Vasconcellos e Menezes, "Armadas Portuguesas (séculos XV e XVI) — abastecimento e alimentação", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Separata, julho-dezembro de 1986.

8 Cf. Francisco Contento Domingues e Inácio Guerreiro, "A vida a bordo na carreira da Índia (século XVI)", *op. cit.*, p. 25.

A carne, igualmente importante na alimentação a bordo, acabava economizada porque “metade dos dias de viagem [de Lisboa a Goa] eram considerados de abstinência, e neles a ração da carne substituíam-se por peixe ou queijo, sendo então distribuído a cada tripulante meio arrátel de arroz, quando este se podia alcançar, visto que só depois das navegações para a Índia, o seu consumo a bordo se tornou freqüente”.⁹

Quanto ao peixe, abundante na altura do cabo de Boa Esperança, escasseava em alto-mar, tornando difícil ou mesmo impossível recorrer-se à pesca para suprir as necessidades de bordo.

Por tudo isso, a alimentação dos viajantes dependia quase somente dos gêneros embarcados à partida, dependendo a sorte de cada um de sua própria condição social. O controle dos alimentos e sua distribuição eram estabelecidos em regimentos, e apenas o capitão e um despenseiro por ele indicado tinham a chave dos paióis de mantimentos, sempre submetidos a rigorosa vigilância.¹⁰ A manutenção de despensas individuais ou capoeiras para criação também era privilégio de capitães e oficiais, o que acabava transformando as naus em um “confuso amontoado de capoeiras, jarras e despensas, além de caixaria, fardagem e até de canastras a que tanto aludem as restrições das ordenanças”.¹¹

Em meio a tudo isso, proliferavam ratos e baratas, disputando aos homens o alimento escasso e comprometendo as sempre precárias condições de higiene a bordo do navio. Pyrard de Laval escreveu que “havia ainda uma grande mortificação geral em toda a nau e era uma espécie de animais semelhantes a besouros, que eles chamam baratas e que ali há em tal quantidade, que atormentam e molesta grandemente a todos os que vêm da Índia, mas não aos que lá vão; porque estes bichos vêm das Índias e quando se matam entre as mãos, lançam o maior fedor do mundo”.¹² Depois de apresentar sua curiosa teoria sobre a proveniência das baratas, Pyrard de Laval acrescentou que sua nau “estava toda cheia deles e furam todos os cofres, pipas e outros vasos de pau; o que muitas vezes é causa de se derramar o vinho e água. Este bicho come também o biscoito e faz nele grande estrago”.¹³

9 [Henrique] Quirino da Fonseca, “Antigos soldos e mantimentos de bordo”, *op. cit.*, p. 684.

10 *Ibidem*, pp. 689-690.

11 *Ibidem*, p. 688.

12 *Op. cit.*, vol. II, pp. 209-210.

13 *Ibidem*, p. 210.

Ainda sobre a higiene, e cometendo talvez a impropriedade de mencionar o problema junto às questões de alimentação, convém lembrar que os navios não dispunham de banheiros, recorrendo os viajantes a pequenos assentos pendurados sobre as amuradas. Entretanto, ao estudar a vida a bordo a partir do famoso relato de Jan Linschoten, um pesquisador chegou a mencionar o uso de galerias da popa dos navios como toaletes improvisadas.¹⁴

Esse Linschoten escreveu um detalhado relato sobre a viagem que fez à Índia, em 1583, na armada que conduzia o novo bispo de Goa, o qual, aliás, fora obrigado a interferir para pôr fim a uma grande sedição a bordo, controlada apenas quando o prelado ameaçou excomungar a quem não largasse as armas.¹⁵ Observador metuculoso, Linschoten acabou funcionando como uma espécie de espião, ao revelar detalhes sobre a rota para a Índia que ajudaram a tirar dos portugueses o monopólio que dela mantinham desde a viagem de Vasco da Gama (1497-1499).¹⁶

Em seu livro também são mencionados os alimentos que entravam na dieta de bordo: “o alimento é distribuído igualmente a todos, tendo cada um uma libra e meia de biscoito por dia, meio pote de vinho e um pote de água, uma arroba (são trinta e duas libras) de carne salgada por mês, e alguns peixes secos, cebolas e manteiga, e outras coisas que se distribuem a baixos preços. Faz-se também provisão de compotas, de açúcar, de mel, de passas, de ameixas secas, de farinha, e de outros doces para as necessidades dos doentes. Cada um se abastece de instrumentos de cozinha. (...) Tal é a ordem que se tem nos navios que vão às Índias, mas no retorno não se distribui senão biscoitos e água, até o cabo de Boa Esperança. Depois desse cabo até a Espanha cada um vive de sua própria provisão.”¹⁷

14 Jonathan T. Lanman, *Life on a portuguese nao: Linschoten's voyage to India. 1583*, Lisboa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985, p. 10. (Série Separatas, n. 169).

15 *Histoire de la navigation de Ien Hygves de Linschot Hollandois: Aux Indes Orientales — Contenant diverses descriptions des lieux jusques à present decouverts par les Portugais: Observations des Costumes & Singularitez de là, & autres declarations, troixieme edition augmentee*, Amsterdam, Evert Cloppenburg, 1938, pp. 6-7.

16 Essa afirmação, que apesar de sua importância não interessa a este estudo, aparece no citado estudo de Jonathan T. Lanman, p. 4.

17 *Histoire de la navigation de Iean Hygves de Linschot...*, *op. cit.*, p. 5.

Mais detalhada foi a relação que Luís de Figueiredo Falcão incluiu no *Livro de toda a fazenda*, referente ao abastecimento de uma nau de 550 toneladas, com 250 soldados e 112 tripulantes, para uma viagem de dez meses:

Biscoito	1.074 quintais
Carne	1.086 arrobas
Pescada	150 dúzias
Sardinhas	130 arrobas
Grãos	14 alqueires
Lentilhas	10 alqueires
Açúcar	8 arrobas
Mel	8 arrobas
Sal	2,5 moios
Mostarda	2 alqueires
Alhos	724 cabos
Cebolas	724 cabos
Amêndoas	10 alqueires
Ameixas	10 alqueires
Azeite	31,5 quartilhos
Vinagre	13 pipas
Vinho	115 pipas
Água	244 pipas ¹⁸

18 *Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimônio...*, op. cit. Para facilitar a avaliação, as medidas contemporâneas correspondentes às citadas na edição de 1859 (cf. manuscrito de 1607) são as seguintes:

Um quintal = quatro arrobas

Uma rouba = 32 arrátéis

Um arrátel = 429 gramas

Um alqueire = 13,8 litros

Um moio = 60 alqueires

Cada pipa equivalia a 840 litros, o mesmo que 600 canadas ou 2.400 quartilhos.

Entretanto, excetuados os privilégios decorrentes das diferenças sociais que (também) assinalavam a vida a bordo, o que mais ressalta nas relações de gêneros embarcados é a ausência de alimentos frescos, prejudicados os demais pelas condições em que eram armazenados e conservados. Mais ainda, considerando que muitos passageiros já subiam doentes aos navios, é fácil perceber que, ali, as doenças encontravam caminho sempre aberto para avançarem, dia após dia. Fosse o escorbuto — ou *mal das gengivas* ou *mal de Luanda* — provocado pela carência de ácido ascórbico (vitamina C); fossem as doenças pleuropulmonares (*prioris*), freqüentes nas regiões mais frias; fosse o mal das calmarias, habitual na costa da Guiné, ou toda uma infinidade de doenças das quais nem o nome se guardou, o fato é que elas foram sempre passageiras sinistras a cobrir de sombra a vida de bordo. Apesar do sol que tantas vezes orientava os viajantes.

Conhecedor metucioso das coisas do mar, Camões transportou o escorbuto para as páginas d'*Os Lusíadas*, devendo notar-se a clara referência do poeta à falta de médicos a bordo dos navios:

"E foi que, de doença crua e feia,
A mais que eu nunca vi, desamparam
Muitos a vida, e em terra estranha e alheia
Os ossos para sempre sepultaram.
¿ quem haverá que, sem o ver, o creia,
Que tam disformemente ali lhe incharam
As gengivas na bôca, que crescia
A carne e juntamente apodrecia?"

Apodrecia c'um fétido e bruto
Cheiro, que o ar vizinho inficionava
Não tínhamos ali médico astuto.
Cirurgião sutil menos se achava;
Mas qualquer, neste ofício pouco instruto,
Pela carne já podre assim cortava
Como se fôra morta, e bem convinha,
Pois que morto ficava quem a tinha."¹⁹

19 Luís de Camões, *Os Lusíadas*, prefácio de Carolina Michaëlis de Vasconcelos. Lisboa, Imprensa Nacional, 1931, vol. 81 e 82, edição Nacional. O texto reproduz o da edição *princeps* de 1572, com a ortografia e a pontuação reformadas, e foi revisto pelo mestre camonista doutor José Maria Rodrigues. Obs.: todas as citações são dessa edição.

Doenças e remédios

Além dos assuntos da religião propriamente ditos, os padres dedicavam parte do tempo das viagens ao cuidado dos doentes, o que ajuda a entender a ascendência que acabaram tendo sobre os viajantes. É possível conhecer melhor as doenças de bordo a partir da medicina que se usava para combatê-las, podendo-se dizer que, também no mar, a história das doenças acompanhou a história da fome. Do mesmo modo que a fome é figura de realce nos quadros em que se desenhou o cotidiano das populações européias no período, também a bordo dos navios sua presença foi marcante, acentuando-se até como consequência das condições de isolamento em que os mareantes, entregues à sua própria sorte, sofriam os reveses das viagens, acrescentados dos males provocados pela cobiça dos responsáveis pelas armadas e seu precário abastecimento.

Os pobres embarcados sempre foram muito numerosos, atraindo sobre si as maiores dificuldades das longas travessias: "os que pior (...) passam são os pobres e desamparados, os soldados que é piedade ver a má vida que levam, com um biscoito muito negro e às vezes cheio de gusanos, como eu vi muitas vezes, e às vezes tão amargo, que mais sabe a fel; que o pão e a água (...) é tão fedorenta pelo grande calor, que creio que nenhum deles por grande preço, achando-se em terra onde houvesse [o] que comer, [por mais] que fosse desejoso, a beberia. E têm eles tanta necessidade que não se queixam tanto de ser ruim, [mas] de ser pouco. Algum vinho que se lhes dá é quase vinagre e muito sujo (...). Nos dias de pescado não têm outra coisa mais para comer, senão molhar neste vinagre este pão podre ou muito ruim e manter-se com isto (...). A carne, além de ser muito pouca, também é muito salgada e não têm onde deixá-la de molho, porque na borda da nau ou a comem os peixes ou a tomam (...); finalmente são constrangidos estes pobres homens a comer e beber da água salgada em que outros cozeram sua carne."²⁰

No navio, as dificuldades cotidianas começavam nos primeiros momentos da viagem. Os padres Oliver, Alexandre e Alcaraz, embarcados para Índia em 1565, contam que "logo, desde o princípio da viagem, tivemos grande número de enfermos, alguns [por estarem] mareados, outros de enfermidades que traziam da terra (...) e estes eram muitos, com tanta pobreza e desamparo que era coisa de grande lástima e espanto, porque se embarcam

20 Padre Marcos Nunes, Goa, 4 de janeiro de 1556. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1553-1557), 1954, vol. 3, p. 439.

para a Índia, como se fosse para o outro lado do rio, onde haveriam de estar ao meio-dia, sem outra provisão, senão com um pequeno barril de madeira, em que colhem sua regra de água, confiados que com ela, e com o que mais lhes derem na nau, se manteriam".²¹

Às vezes, a pobreza confundia-se com a marginalidade, como quis mostrar outro jesuíta ao afirmar que "havia-se embarcado nesta nau muita gente pobre e mal acostumada, e assim faltavam muitas coisas, [e] se queixavam muito que [os pobres] os roubavam".²²

Naquele universo de miséria, as doenças multiplicavam seus efeitos. Além da peste que às vezes se levava da cidade, o escorbuto era a enfermidade mais freqüente a bordo dos navios, provocando tal inchamento das gengivas que era preciso cortá-las "para que não apodreçam, e cubram-lhes os dentes por [cuja causa] não possam comer".²³ Os pobres, prosseguia padre Marcos Nunes, dormiam "por cima de arcas muito curtas, ao frio e à chuva, e aos grandes calores desta viagem".²⁴ Entretanto, ressaltava, "nem estes ainda são os pior recebidos, porque há outros que não têm onde [dormir] e andam pela nau desamparados, e às vezes sem ter com que se cobrir, pisados de marinheiros e grumetes".²⁵

Embora atacassem principalmente os mais miseráveis, as doenças atingiam a maioria dos mareantes. No navio em que viajava o padre Pedro Boaventura, após um início tranqüilo, os mareantes foram atingidos por "uma febre maligna da qual adoecemos, de seiscentos que éramos, 580, não ficando vinte pessoas que ou mortas [ou] enfermas não haviam [estado]",²⁶ morrendo a cada dia seis, sete e, às vezes, nove pessoas. Como era freqüente, os padres também adoeciam: "ainda que meio enfermo e fraquíssimo, fui forçado [a] sair em campanha por muitos que haveriam de morrer sem os sacramentos ditos; e também por estar uma senhora muito principal muito ao cabo, sendo muito moça e prenhe de oito meses, a qual

21 Cf. "Cópia de uma carta de viagem que fizeram para a Índia no ano 1565, os padres Oliver, Alexandre e Alcaraz, para os padres e irmãos da Companhia de Jesus da Europa e Castela." In: António da Silva Rego, *Documentação para a história das missões do padroado português do oriente*, Lisboa, Agência geral das Colônias (1523-1543), 1949, vol. 2, p. 16.

22 Padre Gaspar Dias, Goa, 30 de setembro de 1567. In: António da Silva Rego, *op. cit.*, (1566-1568), vol. 10, p. 222.

23 Padre Marcos Nunes, Goa, 4 de janeiro de 1556, *op. cit.*, p. 439.

24 *Ibidem*.

25 *Ibidem*.

26 Moçambique, 7 de agosto de 1565. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1563-1566), vol. 6, 1960, p. 457.

no fim faleceu (parindo primeiro mal), e no dia seguinte [morreu] um seu filho de ano e meio, ficando o marido muito ao cabo, e as demais mulheres enfermas, as quais eram nove ou dez".²⁷ Enquanto isso, os mortos eram estendidos no convés, à espera de alguém que os pudesse lançar ao mar, sepultura dos que morressem durante as viagens.

"Cada dia [os doentes] iam crescendo em grande número, por isto e, porque os que nos ajudaram caíram também enfermos (...); foi maior o trabalho desde este tempo, porque cada dia se sangravam muitos; as enfermidades eram mais perigosas e necessitadas de algum regalo, o qual se lhes procurava como melhor se podia. O capitão trazia muitas laranjas, as quais demos a todos, por alguns dias, até que se acabaram. (...)

Neste tempo, a bondade de Nosso Senhor (...) moveu o coração de um homem, por intermédio dos padres, o qual havia já ido a esta carreira outra e outras vezes, e havia-lhe Deus livrado de grandes perigos, por mar e por terra, de entre mouros e outros inimigos de nossa fé, e trazia desejos de servir a Deus. (...) Não foi muito difícil persuadi-lo que se determinasse de tomar cargo de curar os enfermos. (...) Ele trazia muitas conservas e marmeladas, e segundo parece, como mercadoria que para a nau e estas partes trazem os homens para ganhar algum dinheiro; mas ele as gastou todas com os enfermos."²⁸ Os padres Oliver e Alexandro também adoeceram e tiveram febre; por isso, "sangraram-nos muitas vezes, e enfim, chegaram a perigo de morte".²⁹

"A cura de todos era tirar-lhes muito sangue, com o que, e com a pouca comodidade, e menos remédio morreram mais de noventa pessoas, e chegados à terra, mais de vinte ou trinta, segundo me disseram. (...) Os que escaparam ficaram muito fracos e, por remate das enfermidades, tiveram outra não menor que acudiu a grande parte deles, e que era inchar-se-lhes as pernas tanto que excedia a grossura de cada uma a duas ou três das [pernas] sãs juntas.

"Ficavam [as pernas] tão enegrecidas, que parecia perdida a carne. E acodia o mesmo humor à boca e inchavam-lhes as gengivas, de sorte que não podiam falar nem comer; apodrecia-lhes a carne, a qual se tirava com ferros aos pedaços; a muitos moços lhes caíram os dentes, e tal ou mais houve que lhes tiraram até as *quexadas podridas*."³⁰

27 Moçambique, 7 de agosto de 1565. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1563-1566), 1960, vol. 6, p. 457.

28 "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565...", *cit.*, pp. 47-49.

29 *Ibidem*.

30 "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565...", *op. cit.*, pp. 50-52.

Na relação da viagem e naufrágio da nau *São Paulo*, em que o boticário Henrique Dias viajava, em 1560, para exercer sua profissão no Hospital e Misericórdia de Goa, existe o registro das práticas médicas de bordo feito por um especialista: "Assim que [os doentes] foram curados com todas as sangrias, cristéis³¹ comuns e de meijoada,³² com muitos linimentos e esfregões, gargarejos e pitiniar³³ e [medicamentos] defensivos, xaropados, e purgados os mais, fazendo-lhes eu e aplicando-lhes com minhas próprias mãos, com vontade e amor de irmão, geral a todos e em particular a cada um."³⁴

Ainda na *História trágico-marítima*, aparecem referências às doenças de bordo e às práticas adotadas para combatê-las. Na nau *São Paulo*, que ficou ao pairo durante cerca de três meses próximo à costa da Guiné, a situação era a seguinte: "Havia já neste tempo [19 de maio de 1560] na nau duas dúzias de doentes de febres e alguns de inchações; e as febres eram tão rijas, que em dando à pessoa a desatinava, de maneira que falava e fazia mil doidices e desatinos, uns muito para rir e outros de muita lástima e para chorar; e assim houve muitos que com a frenesia se iam deitar ao mar se os não tiveram e ataram uns com outros. Era coisa lastimosa e de compaixão ver os pobres soldados, sangrando quatro e cinco vezes, deitados no convés da nau ao sol e à chuva, que quase nenhum dia, nesta paragem, deixamos de ter contínuas trovoadas."³⁵

Esse quadro de horrores que, pouco a pouco, emerge dos textos que mencionam a vida de bordo também resultava da ação cobiçosa e corrupta dos que tinham a seu cargo o aparelhamento das naus. Entendida como coisa natural ou determinação divina, apenas excepcionalmente a pobreza era denunciada como consequência das relações de força e poder que caracterizam o universo social do navio. Escrevendo ao rei, frei Vicente de Laguna chegou a apontar alguns culpados pelas dificuldades de bordo: "os capitães e mestres trazem carregadas as naus de vinhos e de azeites e outras mercadorias suas e de [particulares], pelo que não trazem água necessária para a gente, e assim perecem muitos de sede

31 Cristel = clister (lavagem).

32 De meijoada. Em oposição a *comum*, uma forma de medicação composta, em que se usavam malvas, urtigas, farelos, mel, óleo etc. (Cf. *História trágico-marítima, op. cit.*, I, 5, 177.)

33 Pitiniar = palavra ininteligível, talvez relacionada com petune ou petima, tabaco. (Cf. I, 5, 177.)

34 *Ibidem*.

35 *Op. cit.*, I, 6, 174.

e em desamparo.³⁶ O rei, entretanto, não era informado dessas coisas “porque alguns dos oficiais de vossa corte mandam para cá as mercadorias ditas, e assim vossa alteza não o pode saber. E os capitães das naus, [assim que] entram nelas, logo tomam as coisas das boticas e as coisas que vossa alteza manda dar para os doentes eles [as] gastam em sua mesa, e quando vêm os homens a cair enfermos, não há com que os remediar, e assim morrem ao desamparo”.³⁷

Denúncia semelhante fez o padre Gonçalo Álvares, que foi para a Índia em 1568, a bordo da nau (capitânia) *Chagas*, onde viajavam 830 pessoas. Em carta a seu superior na ordem, padre Gonçalo lembrava que “se porventura houver escrúpulo, que, pois nossos padres confessam os príncipes, os obriguem a haver governo nas armadas, porque encarregam os capitães e governadores dos galeões e naus, e por aderências³⁸ e desordem dos oficiais, contra vontade dos capitães, se embarcam algumas vezes mais a quarta parte da gente do que basta a regra; e, além do mantimento não ser suficiente, adoce muita gente e fica frustrado o serviço d’el-rei e o de Deus ofendido, pois se faz contra justiça”.³⁹

A salvação, quando havia, estava na possibilidade de que relações de solidariedade entre os embarcados pudessem distribuir melhor o conforto e as dificuldades da viagem: “gastamos com eles tudo o que trazíamos, e depois pedíamos pela nau a essa gente honrada, que tinha galinhas e todas as mais coisas de doentes. O capitão-mor provia também, porque nos mandava muitos quartos de carneiros e galinhas, conservas, ameixas, passas, porque o que dá el-rei não vale nada”.⁴⁰

O zelo da virtude contra a peçonha do diabo

Enquanto as doenças dos corpos eram combatidas como se podia, para os males do espírito os remédios propostos vinham principalmente da obstinação dos padres embarca-

dos. Masculino por excelência, o mundo das viagens tinha nas mulheres — especialmente nas prostitutas — alguns de seus principais problemas, como teve nos jesuítas tenazes combatentes em prol da *santidade* de bordo. Desta luta, sobramos vestígios nas cartas escritas da Índia relatando os passos da cristianização, o que às vezes incluía as viagens. Assim, “os que vierem com ajuda do Senhor sempre tenham aviso buscar nas naus em que eles vêm, se há aí mulheres, para as fazer deitar fora, porque quase sempre as trazem escondidas. Duas se acharam na nossa [*Vitória*] quando entramos, e fizemos com o capitão [Fernão D’Álvares] que logo as enviasse. Assim o fez. Pelo caminho adiante achamos outras duas, mas nunca pudemos apartá-las de quem as levava; não faltou diligência para isso”.⁴¹

Na carta que escreveu de Goa, em 15 de novembro de 1551, o padre Manuel Teixeira contava: “uma mulher que vinha na nossa nau fizeram os padres com que se recolhesse em uma câmara, e tinha cuidado dela um homem muito virtuoso”.⁴² Referências semelhantes também aparecem na carta do padre Antônio de Quadros, de 18 de dezembro de 1555, em cujo navio, saído de Lisboa a 10 de abril daquele ano, “tinha aparecido uma mulher de mau viver, que ia escondidamente, e se meteu na nossa nau. E porque havia alguns inconvenientes ir nela, fiz com o capitão-mor que a mandasse à nau *Assunção*, onde lhe fizeram um camarote e a fecharam com muito resguardo”.⁴³ Apenas no final da viagem, a mulher recobriria sua (relativa) liberdade, passando a viver “em casa de uma mulher casada, que creio que está posta em caminho de ser boa mulher”.⁴⁴

Em alguns casos, a obstinação em pôr fora do navio qualquer mulher sobre a qual se levantassem suspeitas poderia levar até mesmo a desfecho trágico para a protagonista. O que teria ocorrido, após o desembarque, à anônima personagem mencionada pelo padre João Batista de Ribeira, devolvida talvez à vingança do marido, a quem tentava abandonar fugindo para a Índia?

O mesmo padre contava que, depois dessa expulsão, verificou-se “que iam outras três sem arrimo nem coisa que bons olhos desse, entre as quais uma em hábito de homem; e tendo já determinado com o capitão que tocando-se alguma ilha, ou da Madeira ou

36 Goa, 25 de setembro de 1530. In: Antonio da Silva Rego, *op. cit.*, (1523-1543), 1949, vol. 2, p. 194.

37 *Ibidem*.

38 Aderência: ver cap. 5, nota 16.

39 Goa, 6 de abril de 1568. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1566-1669), 1962, vol. 7, p. 508.

40 Padre Antônio de Quadros, Goa, 18 de dezembro de 1555, *cit.*, p. 398.

41 Padre Henrique Henriques, Goa, 12 de dezembro de 1546. In: Joseph S. I. Wicki, *Documenta Indica*, (1540-1549), vol. 1, p. 155.

42 *Ibidem*, (1550-1553), 1950, vol. 2, p. 201.

43 *Ibidem*, (1553-1557), ed. 1954, vol. 3, p. 387.

44 *Ibidem*.

Canárias, as deixássemos como pestilência da nau, tanto mais perniciosa que a corporal (...), mas não havendo ordenado Nosso Senhor [chegar às ilhas], se procurou que se [encarcerassem] debaixo de chave, fazendo-lhes um cerrado de tábuas para este fim. E assim se pôs em obra, dando a chave a uma pessoa fiel e temerosa de Deus, que a certos tempos (...) lhes deu de comer e cear e de outras necessidades, lhes abrisse".⁴⁵

Quando levada aos limites da obstinação, a atuação dos padres chegava a provocar espanto, mesmo entre as pessoas acostumadas à sua presença nos navios. O padre Sebastião Gonçalves registrou um desses casos na carta que escreveu em Goa, a 10 setembro de 1562: "logo no primeiro dia procuramos botar fora a peçonha que o diabo costuma introduzir para perdição dos navegantes, e assim botamos fora duas mulheres *sospeitosas*. E andava tão aceso nisso o irmão Vicencio, que falando com o capitão [Antônio Mendes de Castro] e com outras pessoas sobre que botassem outra de que também tínhamos suspeita, me perguntaram se tinha aquele irmão alguma doença; e o capitão mesmo maravilhado se levantou da cama o mesmo domingo à noite e me mandou chamar para fazer queixume dele, dizendo que nunca topara nesta viagem homem daquela maneira. E dizendo-lhe eu que o irmão fazia aquilo com zelo da virtude, ele não o cria, porém o conheceu. No dia seguinte lhe foi o irmão pedir perdão, e o abraçou e ficaram amigos."⁴⁶

A correspondência dos padres relativa à primeira metade do século XVI permite supor que, naquele tempo, a vida sexual de bordo era controlada com menor rigor, pois a permissividade de que se queixava parecia ser praticada por um número muito maior de viajantes. Em 25 de setembro de 1530, o frei Vicente de Laguna queixava-se diretamente ao rei: "vossa alteza nestas partes recebe perdas muito grandes, e assim também nas naus que vêm do reino, e parece-me que é a causa os grandes pecados e pouco temor de Deus que os homens têm, porque os capitães, pilotos, mestres e marinheiros todos trazem mulheres nas naus e navios de vossa alteza, pelo que se levantam grandes contendas, e deixam-se a dormir. Há má vigilância. Perdem-se as naus e também há grandes negligências nas (...). candeias e esquecem-se e assim queimam-se as naus."⁴⁷

45 Padre Henrique Henriques, Goa, 12 de dezembro de 1546. In: Josph S. I. Wicki, *Documenta Indica*, (1553-1557), ed. 1954, vol. 3, p. 538.

46 Padre Fernando da Cunha, Goa, 3/12/1562, *ibidem*, (1561-1563), ed. 1960, vol. 5, pp. 569-570.

47 Antônio da Silva Rego, *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente*, Lisboa, Agência Geral das Colônias, (1523-1543), 1949, vol. 2, p. 193.

Evidentemente, nem *todos* levavam mulheres a bordo, como reclamava frei Vicente, pois isso exigiria a duplicação do número de viajantes oficiais, com decorrências imprevisíveis para a navegação... Além disso, se *todos* viajassem acompanhados, não se explicariam tantas disputas entre homens. Em todo caso, exageros à parte, o fato é que dois anos depois (29/11/1532) o mesmo religioso insistia no assunto com o rei, chamando-lhe a atenção para as "muito grandes perdas e danos assim nas naus que vêm para o estreito [de Ormuz], que vão carregadas de mulheres, tanto como de lascarins,⁴⁸ e vão carregadas de mercadorias dos capitães para Ormuz, e não levam água nem mantimentos suficientes para a gente, pelo que parece muita gente de desamparo".⁴⁹

No mesmo dia, o bispo dom Fernando Vaqueiro escrevia ao rei, manifestando seu descontentamento em relação a um velho lobo do mar, comandante da nau *Graça* e seu armador: "no caminho vim muito desgostoso de Vicente Gil, por vir publicamente amancebado, e consentir que assim viessem alguns oficiais da nau. Repreendi-o por vezes, até pelo escrivão de nau lhe fazer requerimento de que apartasse e fizesse apartar os outros. Não deu nada por isso nem pelas penas que vossa alteza pôs nos que trouxessem mulheres."⁵⁰

Na carta de dom Fernando aparece a indicação de que a vida sexual de bordo era objeto de regulamentação real, atribuindo-se às práticas não controladas até a responsabilidade por algumas tragédias marítimas: "e assim o servira em defender⁵¹ que os homens portugueses não tragam em seus galeões e navios mulheres solteiras, como trazem, pois o auto da guerra e lugar onde andam é mais para confissões e obras virtuosas que para se com elas refrescarem, o que é causa de se alguns navios perderem como se perdem."⁵²

Desembarcadas à força ou postas sob guarda, mas sempre perseguidas, as mulheres *sospeitosas* tinham sua sorte determinada pela relação de forças que desenhavam o cotidiano das viagens marítimas. Para elas, a escolha parecia espremer-se entre a condição de objeto de prazer e a de símbolo de pecado a ser combatido. Assim como na cidade — mais até, considerando-se a exiguidade de espaço —, as práticas sexuais eram postas sob

48 Lascarim = tripulante indígena combatente.

49 Antônio da Silva Rego, *op. cit.*, p. 231.

50 *Ibidem*, pp. 235-236.

51 Defender = proibir.

52 Antônio da Silva Rego, *op. cit.*, (1531-1547), ed. 1950, vol. 3, p. 21.

controle e as diferenças passavam para o outro lado da normalidade, ganhando o espaço perigoso das ações marginais, havendo casos em que mesmo a pena de morte chegou a ser aplicada, como aparece na carta de um capitão: "...estando recolhido na minha cama, no quarto da prima, foi ter comigo dom Manuel Telo e me disse que dois criados seus lhe descobriram naquela hora que um Diogo Ramires, castelhano, os acometera de pecado de sodomia, e por coisa tão abominável ante Deus, meti a mão nisso buscando as raízes, com determinação de as tirar, e judicialmente processei tanto no caso por inquirições, perguntas e outras diligências necessárias, que mandei fazer, conforme as leis e ordenações de vossa alteza, e por me constar do caso totalmente, o condenei a morte natural, tomando primeiro o parecer de fidalgos e cavaleiros, padres e oficiais da nau, conformados com as culpas e confissão do próprio agressor, e alguns menores que achei confiscados no caso, também lhes dei o castigo moderadamente, como me Deus inspirou e como vossa alteza pode mandar ver no livro da Casa da Índia onde tudo mandei escrever, e o principal se fez nele execução e morreu bom cristão."⁵³

O lazer proibido e o mau uso da língua

O mesmo religioso que denunciara Vicente Gil ao rei por viajar amancebado publicamente também o acusou de desrespeitar o pregão de proibição do jogo a bordo, manifestando revolta pelo fato de que ele "abriu tenda de modo que todo o dia e toda a noite jogavam rosto aberto".⁵⁴

O jogo, principalmente as cartas, constituía uma das poucas (e condenadas) atividades de lazer a bordo, exigindo seu combate grandes esforços dos padres que se dirigiam ao Oriente, sempre preocupados em "ocupar bem o tempo à gente que na nau vem ociosa".⁵⁵

Em sua pregações e confissões, os padres combatiam o jogo, não deixando de registrar seu contentamento quando os mareantes "tomavam os naipes e os atiravam ao mar".⁵⁶

53 Antônio da Silva Rego, *op. cit.*, (1548-1550), ed. 1950, vol. 4, pp. 82-83.

54 *Ibidem*, (1523-1543), vol. 2, pp. 235-236.

55 Padre Antônio de Quadros, 18/12/1555. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1553-1557), vol. 3, p. 391.

56 Padre Marcos Nunes, Goa, 4/1/1556, *ibidem*, (1553-1557), ed. 1954, vol. 3, p. 442.

Muitas vezes, o convencimento incorporava multas e até castigos físicos, como contava o padre Gonçalo Rodrigues: "e qualquer pessoa que jogasse qualquer jogo (...) por desenfadamento, se fosse fidalgo pagaria vinte cruzados para a [igreja da] Misericórdia, e se fosse baixo seria açoitado ao pé do mastro."⁵⁷

Além do jogo, e mesmo considerando o pequeno número de leitores em potencial que embarcavam para a Índia, os jesuítas também travavam batalha contra os livros profanos oferecendo em seu lugar livros religiosos, principalmente se valorizassem as práticas ascéticas. O padre Antônio de Quadros escreveu que, durante a viagem, "também se exercitava o irmão José algumas vezes em uma coisa muito boa para ocupar bem o tempo da gente que na nau vem ociosa, e é que ia com um livro do padre Luís de Granada,⁵⁸ que trazíamos, a ler ao convés da nau a muita gente que, com o via ler, se ajuntavam a ouvir".⁵⁹ Em outra carta queixava-se da existência de "grandíssimo número de livros de cavalaria e desonestos, que eram uma armadilha do demônio, em que os alucinava e enlouquecia, com grande dano de suas almas, em torpes pensamentos e práticas".⁶⁰

Dentre as práticas condenáveis — além da prostituição, do jogo e da leitura profana — destacavam-se as blasfêmias e pragas que a tradição, agora em correspondência com os registros do cotidiano de bordo, sempre pôs na boca dos marinheiros. Mais uma tarefa dos padres embarcados, combatê-las exigia vigilância constante.

O padre Gonçalo Rodrigues escreveu que "para evitar o abuso dos juramentos, que tanto milita por semelhantes lugares, determinei fazer-lhes uma doutrina onde tratei particularmente dos juramentos, do pecado que [eram] e dos castigos que Deus [criara] para este pecado".⁶¹

O próprio capitão do navio "mandou dar um pregão pela nau que toda pessoa que jurasse qualquer juramento pagaria cem maravedis à Misericórdia; e se isto compreendia

57 (Goa) Cochim, janeiro de 1562, *ibidem*, (1561-1563), ed. 1960, vol. 5, p. 490.

58 Luís de Granada (1505-1588), *Libro de la oración y meditación*.

59 Joseph Wicki, *op. cit.*, (1553-1557), vol. 3, p. 393.

60 Cf. "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano 1565 os padres Oliver, Alexandro e Alcaraz, para os padres e irmãos da Companhia de Jesus da Europa e particularmente para os do colégio da Salamanca e Alcalá em Castela." In: Antônio da Silva Rego, *op. cit.*, (1566-1568), ed. 1953, vol. 10, p. 46.

61 Dominico Soto, *De cavando iuramentorum abusu* (1551).

algum fidalgo ele mesmo lhe dizia que pagasse a pena, e se era algum moço mandava-o prender no tronco da nau".⁶²

Outro religioso mencionou a criação de uma rede de espionagem destinada a identificar e castigar os blasfemos embarcados: "ordenamos logo a confraria do nome de Jesus, que há de durar por todo o decurso da jornada. (...) fizemos logo mordomo um fidalgo principal, que se chama Tomé da Fonseca, com um homem honrado por escrivão, e outro recebedor, com síndicos, espalhados pelos ranchos e câmaras, que denunciavam os que juravam à mesa da confraria e outros de si mesmos se vinham acusar."⁶³

Entretanto, os efeitos dessas conversões pareciam pouco duradouros, como reclamava o padre Manuel Teixeira, pois "os homens (assim que) saíram em terra alguns deles, com não tiveram conversação com os padres, começaram logo a desmandarem-se nos juramentos".⁶⁴

No embalo do mar, os braços da providência

Para cobrir as blasfêmias dos marinheiros, as vozes dos padres de bordo levantavam-se em ladainhas e orações, e as procissões solenes percorriam o convés, na tentativa de combater as dores e dificuldades que alimentavam o medo coletivo. Talvez acreditassem que, se Deus pudesse ouvir os viajantes, melhor que fossem suas preces tantas vezes desperadas, ao invés das pragas e juramentos feitos pela *gente do mar*: "cada dia dizíamos as ladainhas cantadas com tanta devoção, com se ajuntar a elas a gente da nau. Além destas ladainhas fazíamos muitas procissões pela nau, fazendo um altar na proa, outro na popa, onde pedíamos a Nosso Senhor em voz alta misericórdia e perdão de nossos pecados. Fazíamos estas procissões a tempo cada semana e outras vezes mais raramente, e às vezes na semana duas vezes, e isto conforme as necessidades em que nos achávamos."⁶⁵

As procissões quase sempre eram feitas depois do pôr-do-sol, dando-se três voltas pelo convés. É possível imaginar-se o efeito de um rito desenvolvido em alto-mar, ilumi-

62 Dominico Soto, *De cavando iuramentorum abusu* (1551).

63 Cf. Francisco Monclaro, 1/8/1570. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, vol. 6, p. 283, *apud* Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, *op. cit.*, p. 33.

64 Goa, 15/11/1551. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1550-1553), ed. 1950, vol. 2, p. 201.

65 Padre Antonio de Quadros, *op. cit.*, p. 390.

nado apenas por velas e tochas, enquanto o mar prometia surpresas e embates dificilmente favoráveis aos navegantes. Assim como na cidade, soldados e meninos disciplinavam-se nas procissões, acompanhadas de joelhos por alguns, em clima de "muita devoção, e era coisa bem cert[ta] de ver com um mar tão profundo e grande e solitário ver-se tantas luzes festivas para glória de Deus".⁶⁶

A religiosidade também aparece, com destaque, nas relações de naufrágio, principalmente quando a narrativa aproxima-se dos instantes de maior desespero, na hora em que as derradeiras tentativas de salvar-se confundiam-se com a quase renúncia à vida que prenunciava a agonia coletiva. O desespero levava à oração frenética, e se a sorte mudasse, favorecendo os mareantes, era a um milagre que se atribuía o sucesso.

Sobre a procissão de *Corpus Christi*, existe uma preciosa descrição referente à nau *Santiago*, naufragada em 1585. Manuel Godinho Cardoso, seu autor, conta que alguns dias antes da festa se elegeram quatro mordomos para que pudessem melhor aparelhar o necessário para a procissão. E assim, à quarta-feira à tarde, fizeram fora da tolda com guadamecíns⁶⁷ um modo de capela e levantaram um altar com seu frontal de seda de várias cores e dois ou três retábulos, que até então não tinham por serem de pessoas particulares que do reino os levavam à Índia em grande estima. Puseram um *Agnus Dei* grande engastado com muitos anjinhos dourados de uma e outra ilharga, com velas pintadas na mão, além das de cera que nos cantos do altar ardiam em castiçais de prata. Como foi tempo, tiveram vésperas de canto de órgão, e à Magnificat saiu um padre com suas tochas diante a incensar o altar, para o que estava feito um turíbulo de um braseirinho de barro vibrado, com uns fios de arame por cadeias.

À quinta-feira, acabada a missa, fizeram sua procissão; e já que lhes faltava a principal coisa da solenidade e devoção, que era o Santíssimo Sacramento, nas demais coisas de festa procuraram quanto foi possível arremedar às que naquela manhã se fazem neste reino, porque engenharam uma cruz com sua manga de seda, que no princípio da procissão levava entre duas tochas um mancebo vestido em uma sobrepeleiz, e detrás da Cruz ia uma folia e uma dança, que por festejar a memória do Santo Sacramento fizeram homens oficiais da nau." (II, 2, 52-53)

66 Padre Arboleda, Cochim, 13 de janeiro de 1561. In: Antônio da Silva Rego, *op. cit.*, ed. 1952, vol. 8, p. 274.

67 Guadameci = antiga tapeçaria de couro pintado.

Nem sempre as condições do mar e dos ventos punham-se do lado dos religiosos que, no entanto, jamais abandonaram suas práticas. Foi assim, na Sexta-feira Santa de 1585, ainda a bordo da nau *Santiago*, onde “houve missa e de tarde mandato, que pregou o padre Pedro Martins, da Companhia de Jesus, e de noite procissão com sermão da paixão, que pregou o padre João Gonçalves; e à sexta-feira pela manhã, ofício com adoração da Cruz; mas eram ainda tamanhos os mares e balanços que a nau dava, que em lugar de diácono e subdiácono estavam dois homens ao altar pregados no padre que fazia o ofício, para que não caísse”.⁶⁸ Outras vezes, os ventos apagavam as velas durante as missas e traziam a tormenta. A gritaria e o corre-corre interrompiam o ofício religioso e, em seu lugar, os padres do bordo rezavam ladainhas, exorcizando a tempestade e aspergindo água benta sobre o mar revoltado. Se o navio sucumbisse, como aconteceu em 1559 com a *Santa Maria da Barca*, o próprio barco salva-vidas chegava a ser abençoado, antes de ser lançado ao mar, como fez o frade calendiano que “absolveu o batel, se vinha alguma coisa má nele”.⁶⁹

Todas as datas do calendário litúrgico eram comemoradas pelos embarcados. A Semana Santa e a Páscoa, principalmente, por coincidirem com o início da viagem de Lisboa para a Índia, inauguravam as práticas religiosas a bordo dos navios: “e para que tão santos dias e tão dignos de serem passados de todos com grande sentimento e devoção não passassem distraidamente e com pouca memória da santíssima paixão e morte de nosso senhor Jesus Cristo, que a igreja nos representa, preguei dia de ramos [7 de abril] meio enjoado e fizemos confessar todos os que com a pressa da embarcação não se tinham confessado aquela quaresma, e outros muitos que, por universalmente encomendarmos que se confessassem, por sua devoção o fizeram. E por as endoenças se ajuntaram por via do capitão-mor [Leornado de Souza], que sempre favoreceu todas as coisas do serviço de Deus com muito zelo e devoção, todos os cantores que haviam na nau que foram seis ou sete, afora o capitão da nau e nós que supríamos ao cantar dos salmos; e fizemos todo o ofício das trevas com todas as cerimônias com que se fazem em terra com muita devoção”.

Além de festejar as principais datas que compõem a memória da religião católica, insistentemente referidas na correspondência colecionada na *Documenta Indica* e na *Documenta para a história das missões do padroado português do Oriente*, inúmeras práticas

cotidianas ajudavam a manter a religiosidade de bordo, fazendo com que a igreja — a exemplo do que ocorria na cidade — dominasse o espetáculo que os viajantes representavam em seu palco flutuante. Pregações e orações diárias, missas e confissões, ladainhas e procissões transformavam o navio num espaço privilegiado para a militância dos padres embarcados. As ameaças constantes e os perigos que as tempestades traziam sempre criavam uma atmosfera propícia à pregação religiosa. Entretanto, como reconheceu o padre Arboleda, a continuação das ladainhas e a “largueza do caminho se lhes causava a alguns algum fastio e assim deixavam, às vezes, de vir a tais congregações”,⁷⁰ fazendo com que os padres percorressem o navio convocando os viajantes, nem sempre sendo atendidos por eles.

O teatro de bordo

Sobre o cenário gigantesco dos mares, às vezes o navio transformava-se em palco para representações teatrais. Desse teatro quase desaparecido sobraram pequenas referências nas cartas dos jesuítas ou em raras passagens dos relatos de viagens. Também aqui, os padres encontraram valioso instrumento para ampliar sua influência sobre a vida a bordo, escrevendo ou adaptando peças especialmente para encenação nos navios. À diferença do teatro escolar dos jesuítas, escrito em latim clássico, esses autores embarcados produziam um “teatro para o povo e na língua do povo”,⁷¹ o que não significava que sua atuação ficasse fora do controle da superior hierarquia da igreja, sempre preocupada em preservar os padres das atividades profanas.

A bordo, à semelhança do que ocorria em terra, o teatro era pobre de recursos, forçando a imaginação da multidão de assistentes cativos que povoava o navio, sendo preciso, por exemplo, ignorar os atores que, mesmo fora de ação, permanecessem visíveis. Assim, enquanto em terra os atores deslocavam-se para representar suas peças onde houvesse

68 Padre Arboleda, Cochim, 13 de janeiro de 1561. In: Antônio da Silva Rego, *op. cit.*, ed. 1952, vol. 8, p. 274.

69 *Ibidem*.

70 Cochim, 13 de janeiro de 1561. In: Antônio da Silva Rego, *op. cit.* (1560-1561), 1952, vol. 8, p. 273.

71 Mário S. J. Martins, *Teatro quinhentista nas naus da Índia*, Lisboa, Edições Biotéria, 1973, pp. 34-35.

ocasião, espaço e tempo,⁷² no mar, era todo o teatro que flutuava ao embalo das ondas e da fantasia dos viajantes.

Se, na cidade, o teatro de romarias e de Semana Santa era representado para assinalar as festas dos santos, a de Nossa Senhora e as principais datas do calendário litúrgico, como a Paixão e a Ressurreição, o mesmo acontecia nos navios. Na viagem da nau *Santa Bárbara*, saída do Tejo a 21 de março de 1574, em seguida à procissão do *Corpus Christi*, realizada no dia 10 de junho, foi representado um diálogo em espanhol, escrito pelo padre Pedro Ramón, sabendo-se que, no mesmo navio, no mês anterior, já fora encenado outro diálogo, desta vez composto pelo padre Bartolomeu Vallone, tendo como interlocutoras as Três Marias (Salomé, Cléofas e Madalena), além de alguns anjos. Vallone também compusera uma *Comédia de Santa Bárbara*⁷³ representada depois de ultrapassado o Cabo da Boa Esperança, o que dificilmente se fazia sem grandes dificuldades, e isso pode talvez explicar o agrado com que o público recebeu a peça, pois o jesuíta, nascido na Sicília, expressava-se mal em português: “talvez concorresse para isso o aborrecimento da navegação, a amabilidade portuguesa, sempre disposta a gabar o estrangeiro que fala a sua língua, e até o nome da protetora da nau, Santa Bárbara, advogada nas tempestades.”⁷⁴

Ainda nessa viagem, o prolífico teatrólogo de bordo teria arrancado lágrimas ao superior da ordem que também seguia para a Índia, escrevendo e fazendo representar o diálogo do milagre de Nossa Senhora, encenado na segunda-feira da Ressurreição.

De todas as representações de bordo, a festa do imperador parece ter sido a mais tradicional, assemelhando-se “bastante às [festas] que havia pela quadra do Natal, presididas pelo *Episcopus Puerorum* ou bispo dos meninos, também cognominado *Episcopus Stultorum* (bispo dos malucos), pois muitas eram as tropelias que os rapazes então faziam”.⁷⁵ A simples menção desta festa, muitas vezes desprovida de qualquer explicação ou descri-

72 “Na verdade, Gil Vicente fez representar os seus autos em hospitais, igrejas, capelas, na câmara da rainha doente, nos paços do rei, ora nesta cidade, ora naquela vila, ora num convento, ora noutra. Adaptava-se ao público e ao lugar onde então este se encontrava.” (*Ibidem*, p. 9).

73 “Talvez o leitor de agora estranhe chamar-se comédia à representação do martírio de uma rapariga inocente, em que nada havia para rir (...); na concepção clássica, [entretanto], comédia não implica sempre humorismo nem sátira.” (*Ibidem*, p. 19.)

74 *Ibidem*.

75 *Ibidem*, p. 38.

ção, atesta a familiaridade que com ela tinham os viajantes, distraídos de detalhar o que devia ser muito conhecido.

Felizmente, mais prolixo foi o jesuíta Gonçalo Rodrigues, que incluiu em sua carta uma preciosa descrição da festa do imperador, a bordo do navio em que viajou para a Índia, no ano de 1561: “Dia do Espírito Santo se fez muito solene festa em nossa nau, porque costumam por honra de tal dia eleger [um] imperador na nau, ao qual servem todos, capitão e os demais, por todo aquele dia. Estava a nau toda de festa embandeirada, toldada de guadamecis muito frescos e com um dossel de tafetá azul onde o imperador tinha a cadeira. Houve à [hora de] véspera vésperas de canto de órgão, porque na nossa nau havia quem o sabia fazer e bem (...) Assim também, cumprindo meu ofício, tive de coroar o imperador, porque o capitão dizia que aquilo se fazia para engrandecer a festa do Espírito Santo e por devoção, e assim não havia [por]que recusar. Depois de dizer missa cantada, fiz prédicas ao imperador, que [havia sido] empossado com toda sua corte, do que a gente ao que parece ficou contente. Deu-se mesa franca a toda gente da nau, a qual estava vestida de festa, como na corte de sua majestade.”⁷⁶

Pouco adiante, contudo, na altura do Cabo da Boa Esperança, mudaram as condições de navegação, os ventos tornaram-se “bravíssimos e furiosos” e as festas cessaram junto com a alegria de bordo...

Outra valiosa descrição da festa do imperador aparece na carta do missionário italiano Fúlvio de Gregori, escrita em Goa a 3 de dezembro de 1583. Na viagem, “elegeram um menino para imperador, na vigília de Pentecostes, no meio de grande aparato. Vestiram-no depois ricamente e puseram-lhe na cabeça a coroa imperial. Escolheram também fidalgos para seus criados e oficiais às ordens, de modo que o capitão foi nomeado mordomo da sua casa, outro fidalgo foi nomeado copeiro, enfim, cada um com o seu ofício, à disposição do imperador. Entraram nisto até os oficiais da nau, o mestre, o piloto, etc. Depois, no dia de Pentecostes (ou Páscoa do Espírito Santo), trajando todos a primor, fez-se um altar na proa da nau, por ali haver mais espaço, com belos panos e prataria. Levaram, então, o imperador à missa, ao som de música, tambores e festas, e ali ficou sentado numa cadeira de veludo com almofadas, de coroa na cabeça e cetro na mão, cercado pela respectiva corte, ouvindo-se entretanto as salvas de artilharia durante a missa. A seguir, veio o banquete, em que os fidalgos serviam o imperador, apesar de ele não pertencer à nobreza. E

76 Goa, janeiro de 1562. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1561-1563), ed. 1960, vol. 5, p. 493.

também o serviam o copeiro, o trinchante, etc. Comeram depois os cortesãos do imperador e, por fim, serviram toda a gente ali embarcada, à volta de trezentas pessoas".⁷⁷

O espaço limitado e os recursos escassos exigiam muito daqueles atores improvisados, escolhidos dentre as centenas de viajantes, não sendo difícil imaginar as dificuldades que surgiram durante os ensaios e mesmo na encenação, onde atores e espectadores deviam ser orientados com o auxílio de dezenas de tabuletas, como aconteceu em 1501, quando da representação do *Mistério da Paixão*, de Mon, que teria exigido nada menos de 98 letreiros, conforme consta do livro de despesas de bordo.⁷⁸ Além disso, comparativamente ao já pobre teatro de terra, a bordo dos navios, os cenários "deviam ser bastante mais rudimentares, e pomos em dúvida que alguém se lembrasse de pôr uma tabuleta com letreiro: Aqui é a casa de Santa Bárbara. Porém, mesmo sem tabuleta nem cenário, os espectadores imaginariam por si a casinha da santa, com três janelas, pois conheciam-lhe a vida e deviam ter ouvido falar dela em muitos sermões".⁷⁹

Em todo caso, embora quase perdidas para a história, as escassas referências sobre o teatro embarcado confirmam sua existência ao menos durante todo o século XVI. Assim como as demais atividades estranhas à arte de navegar propriamente dita, as representações integravam a ciência de organização da vida a bordo, sobretudo no que se referia à ocupação do longo tempo que duravam aquelas tão incertas travessias.

Tensão, violência e medo

A solidariedade que o padre Antônio de Quadros mencionou em sua carta aparece raras vezes nos relatos de viagens. Situações de exceção apenas confirmam a regra que caracterizava um universo de privações e profundas desigualdades. Padre Marcos Nunes, por exemplo, depois de relatar certos atos de filantropia a bordo de seu navio, exaltando a figura do capitão Jaime de Melo, espantava-se pelo fato de que pudesse chegar à Índia algum "homem são com o mal tratamento com que os tratam" durante a viagem.⁸⁰

77 Transcrito in: Mário Martins, *op. cit.*, pp. 39-40.

78 Mário Martins, *op. cit.*, p. 51.

79 *Ibidem*, p. 55.

80 Goa, 4 de janeiro de 1956. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1553-1557), ed. 1954, vol. 3, p. 440.

Nem mesmo os religiosos recebiam sempre sua contrapartida de solidariedade, como queixava-se padre Gaspar Barzaens, que viajou para Goa na nau *São Pedro*, em 1548: "todos os irmãos se marearam, e assim foram alguns [dias] mareados e sem poder comer; nem tínhamos quem nos fizesse de comer no fogão, pelo que me foi necessário tomar a cruz às costas; e dispus-me logo [a] fazer de comer no fogão, de onde nenhuma cortesia me tinham às ordens; e quando escapei sem bofetadas, que os grumetes me queriam dar, e do fumo que havia, não fiz tão pouco. Neste ofício continuei alguns dias, e com tão pouco proveito, que nunca os irmãos podiam gostar [del] comer; porque umas vezes me furtaram a panela, outros ma quebravam, outros ma entornavam, de maneira que não podia valer com [os irmãos]".⁸¹ E foi apenas graças à interferência de um nobre, que determinou a um seu criado que desse de comer aos padres que eles puderam dedicar-se às coisas da religião.

E se cada um permanecia entregue a seu próprio destino dentro do navio, houve casos em que o conjunto dos embarcados foi abandonado à sua sorte por outros mareantes. Assim aconteceu em 1565, como contou Bento Teixeira Pinto, que viajava para Portugal, a bordo da nau *Santo Antônio*: "indo já quase a nau dar à costa passou por nós uma caravela que ia para Pederneira, e pedindo-lhes nós outros que à honra da morte e paixão de Nosso Senhor nos quisessem socorrer, dando-lhes conta de todos nossos trabalhos, e que além de fazerem serviço a Nosso Senhor lho pagaríamos muito bem, que nos tomassem consigo para nos porem onde quisessem, pois estava em sua mão salvar-nos; e pedindo-lhe isto com a instância que a nossa necessidade requeria nos responderam que Jesus Cristo nos valesse, que eles não podiam perder tempo de viagem. E se foram sem nenhuma piedade de nós outros."⁸²

Assim, confinados no pequeno espaço do navio, submetidos aos rigores e ameaças das viagens e tempestades, penalizados pela fome, pela sede e pelas doenças, aquelas centenas de homens embarcados compunham um universo de grande e permanente tensão. Proibidas as atividades de prazer e lazer a bordo, restava preencher os longos meses das travessias com atividades que, ao ocupar corpos e mentes, pudessem distrair das brigas cotidianas, pois "uma das coisas que nestas viagens costuma ser mais freqüente é ricas,

81 Goa, 13 de dezembro de 1548. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1540-1549), ed. 1948, vol. 1, p. 384.

82 *História trágico-marítima*, *op. cit.*, II, 1, pp. 44-45.

inimizades e afrontas",⁸³ chegando a haver quem embarcasse apenas para vingar-se de algum desafeto fugido para a Índia.

Os motivos para as agressões podiam ser os mais irrelevantes, como o caso de "um mancebo honrado [que] emprestou a outro homem de qualidade amigo seu umas horas⁸⁴ para rezar, e depois, porque [este] as pediu; sem outra coisa nem ocasião que para isso houvesse, em pagamento da boa obra, no meio da nau, diante de toda a gente lhe deu muito grande bofetada",⁸⁵ o que teria chegado até a provocar febre no agredido.

Para tentar reduzir os conflitos de bordo, estabeleciam-se verdadeiras redes de espionagem e delação, escolhendo-se "dois acusadores e síndicos de cada sorte de gente (...) para que o marinheiro acusasse aos marinheiros, e o soldado aos soldados, e isto sem saber os outros quem estes eram".⁸⁶

Em alguns relatos, os conflitos carregavam de tal modo a atmosfera de bordo que o próprio demônio era acusado de se pôr no navio para tecer a rede de intrigas e infelicidades com que esperava recolher algumas almas para seu triunfo. Atentos aos menores sinais dos céus e das águas, onde se pudessem adivinhar os sucessos das longas travessias, os mareantes transformavam suas visões em avisos e prognósticos. O padre italiano Nicolau Spina, que próximo ao Cabo da Boa Esperança sofreu "una tormenta tanto crudele che venia il mare come una montagna sopra della nostra nave",⁸⁷ queixava-se do agravamento das já péssimas condições da viagem, provocado pela presença do insólito viajante: "Deus bendito, não bastou o supradito trabalho, mas nosso Senhor permitiu por nossos pecados que entrasse dentro da nau um demônio que tratava mal à gente, aparecendo-lhes sob forma humana com o rosto muito disforme. Eu no princípio suspeitei que fosse

83 Cf. "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565 os padres Oliver, Alexandro, e Alcaraz...", *cit.* p. 56.

84 Isto é: um livro de horas; um livro de orações.

85 Cf. "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565 os padres Oliver, Alexandro, e Alcaraz...", *cit.* p. 57.

86 Padre Arboleda, Cochim, 13 de janeiro de 1561. In: Antonio da Silva Rego, *op. cit.*, (1560-1561), 1952, vol. 8, pp. 283-284.

87 Goa, 26 de outubro de 1578. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1577-1580), ed. 1970, vol. 11, p. 312.

alguma imaginação, mas depois, perseverando na coisa, me certifiquei por conjectura e [pelos] sinais [ser] muito provável que aquele era o diabo."⁸⁸

Em seguida, explicava a origem do problema, associando-o a uma nau portuguesa onde viajava um homem endemoniado que, após haver sido exorcizado por um padre franciscano, fora abandonado numa ilha próxima ao Cabo da Boa Esperança. Quanto aos sinais que o homem dava de ser um mal espírito, Nicolau Spina contava que ele aparecia subitamente, caindo por terra e permanecendo como morto durante duas ou três horas. Mais ainda, não podia fazer o sinal da cruz nem pronunciar o nome de Jesus, ocupando o tempo tentando lançar-se ao mar, espumando e despejando sangue pela boca. Forçado a esconjurar durante a noite, o pobre homem beijava relíquias que lhe davam os padres, entortando a boca e assustando as pessoas que choravam "de compaixão e, creio, de medo", como considerava o padre Nicolau. Enfim, graças aos esforços do franciscano, o demônio abandonou sua vítima, mas parecia teimar em viajar para a Índia, pois no "dia seguinte andava [a] trabalhar um outro".⁸⁹

Muitas vezes, as ameaças apareciam sob forma de monstros que acompanhavam o navio para anunciar a perdição: "e desta ilha por diante começava a ter alguns prognósticos de ruim viagem, porque aqui deu conosco um peixe que ninguém soube determinar que peixe era: à feição de uma baleia, não muito grande, fusco e mal encarado o qual logo nos afugentou todo o outro peixe que vinha com a nau, e nunca nos desamparou até a noite que nos perdemos, e ainda aquela tarde antes da perdição houve homens que o viram ir diante da nau lançando grandes resolhos d'água, como que folgava ou avisava do que havia de ser."⁹⁰

Um dos naufrágios que integram a *História trágico-marítima* relaciona-se à longa viagem que, por três anos e 19 dias, fez o padre Gaspar Afonso, autor do relato e membro de um grupo de oito jesuítas que embarcaram para a Índia, saindo do Tejo a 10 de abril de 1596. Dificuldades na viagem fizeram o navio dirigir-se para o Brasil, onde os religiosos ficaram perto de cinco meses acolhidos no colégio da ordem na baía de Todos os Santos,

88 Goa, 26 de outubro de 1578. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1577-1580), ed., 1970, vol. 11, p. 313.

89 *Ibidem.*

90 Padre Pedro Martins. Goa, 9 de dezembro de 1568. In: Joseph Wicki e John Gomes, *op. cit.*, (1585-1588), ed. 1975, p. 371.

à espera de que a nau fosse consertada. Conta o padre que saíram do Brasil “contra o parecer de uma celeberrima feiticeira (...), a qual na igreja de Santo Antônio disse à mulher de um capitão de Mombaça que na nossa nau ia, que se não embarcasse mais nela porque a nau não havia de ir (como em efeito não veio) a Portugal”.⁹¹

Problemas com o leme logo na saída pareciam confirmar as previsões da feiticeira, até que, dois ou três dias depois da saída, “a horas de véspera, nos aparecia um peixe de portentosa grandeza, e rodeando a nau algumas vezes, desaparecia até o outro dia seguinte às mesmas horas. E como semelhante monstro não fosse visto nem conhecido nunca por nenhum dos que vinham na nau, ainda que tão cursados e experimentados na carreira deste vasto oceano, assentaram alguns que era a feiticeira de que acima falei, e que vinha dar ordem ao cumprimento da sua profecia; e assim fui consultado muito de siso, se lhe poderiam fazer um tiro e disparar uma peça nele, a que eu respondi *affirmative*; porém, ele se soube guardar de executar nele a resolução do caso, até que nos deixou”.⁹²

Assim, os homens pouco mais pareciam do que vítimas de suas próprias criações, sofrendo o inferno no espelho de céu⁹³ em que gastavam sua existência: vida e viagem confundidas na singradura, pondo-se na história um quadro poucas vezes percebido, apesar de sua pesada evidência. É assim que ele aparece na criação-síntese de um viajante: “nunca se viram suores de morte como os que se suam na costa da Guiné; nunca se viram membros frios como os que cortam os ventos do cabo de Boa Esperança; nunca se viram desmaios mortais como os que se passam nos balanços que as naus fazem neste cabo; nunca se viram dar golpes na vida como as machadadas que dão os mares neste cabo; nunca se viram termos de morte e tão pranteados como trazem consigo os pés de vento que fuzilam neste cabo; nunca se viu morrer homem cercado de temores e saudades do que neste mundo deixa e no outro se espera como os que se vêem nesta carreira, vendo muitos mortos e lançados ao mar. E todos os outros com quem fica e entre os quais anda, vê-los

a todos continuamente para morrer de fome, de sede, de doenças gravíssimas; e de perigos do mar inumeráveis, de baixios, de penedos, de costas, de encontros de naus, e de absorção de mares. E vossa excelência imagine, como se se pode escapar da morte que espera [em] tantos portos, e que tem tantos laços quantos palmos há de Portugal a esta Índia, de modo que se pode dizer que, tantas vezes morrem os que fazem esta viagem, quantos pontos da morte vêem claramente que hão de passar, tendo tão provado ficar em algum deles!”⁹⁴

Por tudo isso, quem viveu o que as palavras tentaram descrever certamente tinha noções próprias sobre as verdades e mentiras de cada coisa, acomodando-as em compartimentos que a história só alcança enquanto possibilidade de conhecimento. Para isso é preciso entender por que as tormentas, como todos os danos que ameaçavam trazer, eram preferidas aos ventos fracos que impediam o avanço da naus,⁹⁵ já que as tempestades pareciam descartar soluções intermediárias, empurrando o navio para seu destino inexorável; fosse o do porto que, afinal, se atingia, fosse o do naufrágio que, ao final, se impunha. Mais ainda, é preciso saber que a vitória significava chegar à terra e repor a história no seu princípio, antes que ela se desfizesse em sonhos: “... dia de Santa Cruz de maio (...) nos apareceu uma nuvem, feita de maneira que parecia terra, e, como a terra, por festa lhe tangeram as trombetas, e a ninguém lhe parecia outra coisa, por haver muito tempo que com ventos contrários íamos a ela. Neste dia se embruscou muito o céu, dando mostra de grande trovoadá. Aparelhamo-nos para a receber, mas tudo se desfez. O que parecia terra soubemos ser nuvem.”⁹⁶

Tudo se desfez... No céu do viajante, a terra se revelou nuvem. Mas, como no mar não é ao pô que a vida retorna depois da morte, também a terra podia desfazer-se em água, adiando muitas vezes para sempre a festa da chegada.

91 *História trágico-marítima, cit.*, II, 5, 184.

92 *Ibidem*, p. 189.

93 “O inferno no espelho do céu” é título de um artigo sobre naufrágios, publicado na *Revista Brasileira de História*, São Paulo, Associação Nacional dos Professores Universitários de História/Ed. Marco Zero, n. 21, pp. 77-99, set. 1990/fev. 1991. Este título e a consideração da dor como limite parageográfico a ser vencido pelos viajantes foram inspirados nos versos de Fernando Pessoa, incluídos como epígrafe no capítulo seguinte: *Passageiros do Acaso*.

94 Padre [Gonçalo] da Silveira. Cochim, janeiro de 1557. In: Joseph Wicki, *op. cit.*, (1553-1557), ed. 1954, vol. 3, p. 623.

95 “... com tão pouco vento (...) já toda a gente se enfadava de tão pouco andar; desejavam antes tormentas com andarem, que tanta bonança.” (Padre Antônio de Quadros, Goa, 18 de dezembro de 1555, *ibidem*, p. 393.)

96 *Ibidem*, p. 389.