




Coleção
Documentos
142

HISTÓRIA E NAVEGAÇÃO: *DOIS ESTUDOS DE CASO*

CENTRO DE
LITERATURAS
E CULTURAS
LUSÓFONAS
E EUROPEIAS
CLEPUL
Faculdade de Letras da
Universidade de Lisboa

FCT
Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia



FRANCISCO DAS NEVES ALVES
JOSÉ VANDERLEI BORBA

HISTÓRIA E NAVEGAÇÃO: DOIS ESTUDOS DE CASO





Conselho Editorial

Alvaro Santos Simões Junior (Universidade Estadual Paulista – Assis)

António Ventura (Universidade de Lisboa)

Beatriz Weigert (Universidade de Évora)

Carlos Alexandre Baumgarten (PUCRS)

Ernesto Rodrigues (CLEPUL – Universidade de Lisboa)

Francisco Topa (Universidade do Porto)

Gilda Santos (Real Gabinete Português de Leitura)

Isabel Lousada (Universidade Nova de Lisboa)

Isabel Lustosa (Fundação Casa de Rui Barbosa)

João Relvão Caetano (Cátedra Infante Dom Henrique – CIDH)

José Eduardo Franco (CIDH e CLEPUL – Universidade de Lisboa)

Maria Aparecida Ribeiro (Universidade de Coimbra)

Maria Cristina Firmino Santos (Universidade de Évora)

Maria Eunice Moreira (PUCRS)

Tania Regina de Luca (UNESP)

Vania Pinheiro Chaves (CIDH e CLEPUL – Universidade de Lisboa)

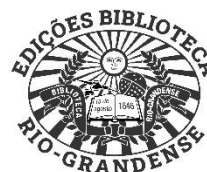
Virgínia Camilotti (UNIMEP)

**Francisco das Neves Alves
José Vanderlei Borba**

HISTÓRIA E NAVEGAÇÃO: DOIS ESTUDOS DE CASO



- 142 -



UIDB/00077/2020

Lisboa / Rio Grande
2026

Ficha Técnica

Título: História e navegação: dois estudos de caso

Autores: Francisco das Neves Alves e José Vanderlei Borba

Coleção Documentos, 142

Composição & Paginação:

Capa: Ilustração clássica inspirada no mito do Holandês Voador

Centro de Literaturas e Culturas Lusófonas e Europeias, Faculdade de Letras da
Universidade de Lisboa

Biblioteca Rio-Grandense

Lisboa / Rio Grande, 2026

ISBN – 978-65-5306-131-6

ÍNDICE

Cousas de a bordo e de mar oceano: as condições de navegar nos séculos XVI a XVIII / 9

Uma batalha naval na Guerra do Paraguai: História e Arte no acervo e na obra de José Arthur Montenegro / 169

**COUSAS DE A BORDO E DE MAR
OCEANO: AS CONDIÇÕES DE NAVEGAR
NOS SÉCULOS XVI A XVIII
José Vanderlei Borba***

* Professor da Universidade Federal do Rio Grande/FURG. D. Sc. em Integração Regional. Conselheiro da Biblioteca Rio-Grandense, Rio Grande/RS. Autor de textos sobre fronteiras/relações exteriores, comércio/ administração e integração/desenvolvimento regional, com ênfase em Rio Grande/Rio Grande do Sul/ Brasil e República Oriental do Uruguai, com publicações na Coleção Rio-Grandense e Coleção Documentos da Biblioteca Rio-Grandense.

1. Introdução

"As armas e os barões assinalados,
Que da ocidental praia Lusitana,
Por mares nunca d'antes navegados,
Passaram ainda além da Taprobana¹,
Em perigos e guerras esforçados,
Mais do que prometia a força humana,
E entre gente remota edificaram
Novo Reino, que tanto sublimaram; [...]
(Camões, Os Lusíadas, Canto I)²

Boa parte do que os europeus conheceram, durante os dois séculos que se seguiram ao período áureo da expansão ultramarina ibérica, baseava-se em relatos de viagem de navegadores, de aventureiros, de religiosos e de exploradores que, muitas vezes à custa da própria vida, viram terras, que tanto atiçavam a imaginação das gentes. A coroa lusitana restringiu a divulgação de informes sobre os derroteiros e as novas terras, apesar do insaciável apetite das coroas e do público europeu por novidades sobre tão cobiçadas terras. Em virtude dessa postura xenófoba e lacônica de Portugal, as narrativas de viagem transformaram-se num dos poucos recursos de que dispunha o europeu mediantemente culto.

"O Brasil é um território muito mal conhecido na Europa. Os portugueses, por razões políticas, não divulgam quase nenhuma informação sobre essa sua colônia. Daí

¹ Nome histórico e clássico dado ao **Sri Lanka** (antigo Ceilão), uma ilha localizada no Oceano Índico, ao sul da Índia. O termo deriva do sânscrito Tamraparni.

² CAMÕES, Luís de (1572).

as descrições vinculadas nas publicações geográficas inglesas serem, ..., terrivelmente errôneas e imperfeitas".³

As carreiras ou circuitos marítimos implementados por Portugal - Carreira das Índias, da África e do Brasil -⁴, e por Castela/Espanha - Carreira das Índias Ocidentais (Caribe), do Atlântico Sul (Buenos Aires), do Pacífico (Peru, Chile e Bolívia) -, produziram inúmeros relatos de viagens e de diários de a bordo, sobre as cousas ocorridas no mar tenebroso.

A *vida de a bordo* nas naus durante os séculos XVI a XVIII, iniciado pelo período áureo das Grandes Navegações até o ocaso das embarcações à vela, era extremamente dura, marcada por desconhecimento de locais de ressuprimento e de aportagens, associando-se aos tempos de navegação e às condições de marear. Em embarcações pequenas, sobrelotadas de nautas e outros viajantes, o resultado era insuficiência alimentar, condições insalubres, riscos constantes e trabalho pesado.⁵

O português antigo, particularmente aquele utilizado nos séculos XV e XVI, é rico em termos náuticos⁶, muitos deles influenciados por línguas árabes,

³ CARVALHO FRANÇA (2000), p.7-15. Relato do tenente inglês Watkin Tench, da marinha do Reino Unido, numa aportagem no Rio de Janeiro.

⁴ LÉRY (1961); LAPA (1968); CARVALHO (1998); BRANDÃO (2019).

⁵ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34; GODINHO (2012), p.257-296.

⁶ SILVA (1823); FERNANDES (1967); EVELLYN (2021). Expressões arcaicas: (a) deitar a conta: calcular a rota; (b) fazer aguada: parar para abastecer com água potável; (c) tirar o sol: medir a altura do sol ao meio-dia para calcular a posição; (d) rancho: local onde comiam ou refeição coletiva; (e) arqueio: capacidade de carga de uma nau; (f) estar na Onça: indicar que a tripulação

latinas e germânicas. Assim, a expressão que se utiliza - "cousas de a bordo e de mar oceano" - refere-se, como vocabulário⁷, ao registro dos acontecimentos (cousas⁸ suportadas), de suas tripulações, de seus instrumentos de navegação e de todo um conjunto de crenças, de lendas e de doenças no mar oceano ou mar tenebroso⁹.

A maior parte dos relatos são de religiosos, pois eram personagens embarcados obrigatoriamente nas naus dos reinos ibéricos. O certo é que eram naus bem menores do que se costuma imaginar e que a tripulação enfrentava um dia-a-dia de trabalho exaustivo, comia mal, dormia ao relento e convivia com ratos, baratas e um porão alagado e poluído com dejetos humanos. O cotidiano de a bordo das naus era desorganizado e, geralmente, faltavam alimentos e água. Devido às condições de higiene, era fácil a propagação de doenças infectocontagiosas.

estava em grandes dificuldades ou apuros; (g) a-la-mar: estar em alto-mar ou direcionado para o mar; (h) jacuba: refresco ou suco servido de a bordo. Ver Anexo 2.

⁷ A expressão - de a bordo – usada por Cristóvão Colombo (em cópia recompilada por frei Bartolomé de las Casas) em seu *Diário de a bordo* (1492), sendo a fonte clássica mais famosa do gênero. A expressão - cousas – é frequente nos escritos de Camões (“no mundo se cometeram grandes cousas”), no sentido estado/condição/ ato/essência.

⁸ SILVA (1823), T.1, p. 504. Cousa - tudo o que existe ou pode existir. Não dizer cousa com cousa: falar despropósitos, dizer razões mal atadas, sem conexão. FERNANDES (1944), p.196. Causa – caso, acontecimento, estado, condição, fundo.

⁹ Mar oceano ou mare tenebrosus – as grandes massas de água salgada (Atlântico, Índico e Pacífico) que separam continentes e são muito profundos; por diferenciação do mare nostrum (Mediterrâneo), mar conhecido, de extensões menores, mais raso e limitado por terras próximas. DOMINGUES (2004); BETHENCOURT & CURTO (2010).

As caravelas que trouxeram Pedro Álvares Cabral, ao Brasil, tinham três ou quatro mastros e até 25m de comprimento por 7m de largura. Como toda embarcação da época, as naus estavam sempre fazendo água. Para evitar o naufrágio, a água era constantemente retirada por bombas manuais, acionadas sem interrupção. Era o trabalho mais exaustivo a bordo. À água estagnada no porão se misturavam fezes, urina e vômito dos tripulantes, que sofriam com enjoos e, enfraquecidos, não tinham forças para subir até o convés. Piolhos, ratos e baratas completavam o cenário. O cheiro era repugnante.

A exigência aos marinheiros era de uma luta diária contra o tempo, o mar, a fome e doenças. Os acontecimentos na *vida de a bordo*¹⁰ era, portanto, uma experiência de privação, onde a sobrevivência ao ambiente hostil do mar oceano era uma conquista diária. As naus andavam sempre sobrecarregadas, com limitado espaço para mantimentos, e ainda mais limitado para acomodações de tripulantes e passageiros.

Para compor uma tripulação: as naus reuniam dezenas de pessoas com funções diferentes: capitão, piloto, mestre, escrivão, marinheiros, soldados, religiosos, carpinteiros e grumetes (aprendizes, muitos deles crianças ou adolescentes). Alguns tripulantes iam por escolha, outros por necessidade econômica, ou, ainda, como forma de cumprir penas. Neste intervalo impuseram-se as Inquisições na Espanha e em Portugal, gerando um excedente

¹⁰ Diário de a bordo – registro dos acontecimentos mais importantes. A expressão pode indicar diário de algo que se faz, uma espécie de sumário. Diário de bordo, é um documento de controle de viagem, de supostos problemas na viagem. GODINHO (2012), p.257-296; HOSNE (1997), p.39-42.

humano, que financiava as expedições, mas era indesejado no cotidiano destes Estados, impregnados de uma radical e fervorosa relação de domínio católico com a Igreja. Os chefes das expedições eram, em geral, membros da baixa nobreza; as tropas eram formadas por soldados e camponeses pobres que procuravam melhores condições de vida; e, por passageiros estavam pessoas que os interesses políticos e religiosos desterravam.

Após séculos de guerra e combate contra os muçulmanos na Península Ibérica, os ibéricos desenvolveram conhecimento tático em guerras, o que pode justificar o fato de, ao cruzarem os mares, terem submetido milhões de nativos, pela superioridade de suas armas (lanças, espadas de metal, bestas, armas de fogo, bombardas e canhões) e pelas doenças propagadas.

A crônica colonial e os diários¹¹ de viajantes que estiveram no Brasil e em outras partes da América e do mundo (África e Índia) entre os séculos XVI e XVIII foram e continuam a ser usados sistematicamente como fontes para construir o conhecimento histórico relativo às mais diversas temáticas. Tais textos prestam-se a inúmeras leituras e possibilidades de reflexão, constituindo um manancial de informações com diferentes abordagens.

Este texto trata de eventos de a bordo e nas navegações dos séculos XVI a XVIII, envolvendo: 1. Introdução; 2. Embarcações; 3. Derroteiros/roteiros/rotas/carreiras; 4. Acomodações de a bordo e as autorizações de viagem; 5. Tripulações; 6. Instrumentos de marear; 7. Rações:

¹¹ SOUZA (1530); REIMÃO (1597); NODAL & NODAL (1766); RISCHOFFER (1897); RAMINELLI (2000).

alimentação e água; 8. Condições de higiene, de saúde e doenças; 9. Cotidiano de a bordo; 10. Religiosidade e espiritualidade; 11. Sexualidade; 12. Disciplina, crimes e castigos; 13. Naufrágios; 14. Fechamento; 15. Anexos; e, 16. Bibliografias.

2. Embarcações

Para a construção de uma embarcação havia um mix florestal ideal, composto de árvores folhosas (carvalho/sobreiro) e de árvores resinosas (pinheiro). O valor era por árvore em pé, pelo trabalho dos carpinteiros de machado e pela distância de transporte. Além disso, as chamadas madeiras reais ou de lei eram monopólio (ou o direito de preferência) da Coroa Portuguesa, mesmo quando estivessem em terras privadas. O proprietário não podia cortá-las sem licença real. A ocorrência de reservas florestais na metade norte de Portugal não se mostrou, ao longo do tempo, suficiente para as inúmeras naus construídas, pois muita floresta abatida nem sempre foi replantada.¹² Quando madeiras do Brasil e da Ásia passaram a ser conhecidas, os lastros e porões nas viagens de torna-volta voltavam abarrotadas para Lisboa.

¹² REBOREDO & PAIS (2012), p.31-42.

Para a construção de uma embarcação eram usadas entre 2.000 a 4.000 árvores.¹³ Especificamente, no caso dos Pinhais da região de Leiria, para naus de 300, 400, 500 e 1.200 toneladas¹⁴ eram abatidos, respectivamente, 1.750, 2.125, 2.375 e 6.250 pinheiros, que se transformavam em 700, 850, 950 e 2.500 m³ de madeira pronta.

Quadro 1. Naus e as madeiras

	Madeira (pronta) (em m³)	Madeira (com casca) (em m³)	Nº de pinheiros (Pinhal de Leiria)
Naus de 300 toneladas	700	1.400	1.750
Naus de 400 toneladas	850	1.700	2.125
Naus de 500 toneladas	950	1.900	2.375
Naus de 1200 toneladas	2.500	5.000	6.250

Elaboração: BORBA (2026)

O tempo de construção variava de 6,5 a 10 anos dependendo da tonelagem, da disponibilidade de material e de mão-de-obra, da complexidade da armação¹⁵ (com ou sem canhões) e com custos estimados em 35 a 75kg de ouro (para caravelas de 50 a 100 toneladas), em 200 a 500kg de ouro (para naus

¹³ CASTRO (2010), p.491-522; GOMES & GOMES (2016), p.23-32.

¹⁴ Relação/Regra de Ouro: a nau clássica seguia a proporção de 1:2:3. Ou seja: 1 medida de Pontal / 2 medidas de Boca / 3 medidas de comprimento da Quilha.

¹⁵ MATOS (1998), p.377-394.

de 300 a 600 toneladas) e em 1 a 1,3 tonelada de ouro (para galeões de 800 a 1.200 toneladas).

Quadro 2. Naus, tonelagem e custos estimados

	Tonelagem Média	Custo estimado (à época)	Custo estimado (atual)
Caravela (Séc. XV)	50-100 t	≈20.000 cruzados (≈35 a 75kg de ouro)	≈ R\$ 8,0 milhões
Nau (Séc. XVI)	300-600 t	≈1,5 milhão de cruzados (≈200 a 500kg ouro)	≈ R\$ 60 milhões
Nau/Galeão (Séc. XVII)	800-1.200 t	Variável (de 2,7 a 3,5 milhões de cruzados) (≈1 a 1,3 ton ouro)	Variável (de R\$ 60 a 88 milhões)

Elaboração: BORBA (2026)

A construção¹⁶, somente, de casco, para nau de 200 toneladas equivalia de 3,5 a 8,8kg de ouro; e, para nau de 300 toneladas equivalia de 5,3 a 13,2kg de ouro.¹⁷ A demanda por mão-de-obra era de 700 horas de trabalho/tonelada, o que gerava numa nau de 200 toneladas aproximadamente 140.000 horas de trabalho

¹⁶ CASTRO (2010), p.491-522.

¹⁷ Parâmetros adotados para valores da época: 1 kg de ouro puro ≈284 cruzados ≈113.600 réis. Uma embarcação (cerca de 80-100 toneladas) equivalia a ≈75kg de ouro ou soldos anuais de quase 2.000 marinheiros simultaneamente. O valor de uma embarcação podia ser comparável a uma frota de jatos executivos. Era um ativo de capital intensivo para grandes mercadores e impérios.

e numa nau de 300 toneladas aproximadamente 210.000 horas de trabalho.¹⁸ Eram cobrados à parte: mastros, velas, cordoalha, âncoras, canhões e estruturas de madeiras nobres para reforços estruturais.

As embarcações¹⁹ estavam sujeitas, pela média histórica disponível, a que 1 em cada 3 não voltariam a navegar, pelos riscos de pirataria ou danos estruturais ou naufrágio. As embarcações tinham uma vida útil estimada entre 10 e 15 anos, porém à medida que se desenvolviam as navegações de longo curso, a vida útil ficava limitada a 5-6 anos.

A cada viagem, as despesas de armação constituíam-se em avolumados recursos financeiros, que só as Coroas ou os grandes mercadores podiam sustentar. Para despesas com madeiras, calafetagem e artilharia (canhões, pólvora) gastavam-se, por viagem, o equivalente a 10-12kg de ouro; e, para os reparos (mastros, cascos, velame) de 8-10kg de ouro. As Coroas, que assumiam o custo da armação das naus, recebiam a maior parte dos lucros, mas permitiam que mercadores e tripulantes levassem outras mercadorias (liberdades) em espaços específicos (gasalhados) para reduzir custos e lucrar mais.

A má qualidade das embarcações era um dos fatores responsáveis por vários acidentes ocorridos ao longo da viagem. Frei Nuno da Conceição acusa, em 1622, os responsáveis pela conservação e reparação dos navios, afirmando

¹⁸ Um homem trabalhando 365 dias, sem intervalo e sem repouso, geraria 8.760 horas de trabalho ano.

¹⁹ A primeira geração de embarcações foi composta de caravelas, seguindo-se a de naus e de galeões. A cada geração incorporavam-se melhoramentos na arte de navegação.

que a nau em que embarcou levava um leme que "era velho, que tinha sido de uma nau que em Goa se desfez e havia dois anos que estava deitado na praia e já podre, ...". Esta situação estava intimamente relacionada com a corrupção e o desvio de verbas que, supostamente, deveriam ser utilizadas na conservação das embarcações.

A má calafetagem dos navios, por somitiquice [sovinice], permitia a fácil entrada de água no porão. As consequências eram, normalmente, desastrosas: a pimenta inchava e entupia as bombas, impedindo o escoamento da água. O ineficiente carregamento das naus podia levar a situações mais ou menos inacreditáveis: navios que afundam no porto, enquanto estão sendo carregados; embarcações que saem do Oriente de lado; naus que pouco tempo depois da partida, se veem obrigadas a regressar, pois o excesso de carga impede a normal navegação. A falta de material apropriado para uma boa conservação das embarcações atinge tais dimensões que assistimos à calafetagem do porão, em mar alto, com produtos tão estranhos como saquinhos de arroz ou tecidos de luxo originários de entrepostos orientais.

Para a partida das embarcações, o seguro destas e de suas cargas²⁰ era um outro pesado ônus. O seguro da embarcação equivalia a de 30 a 50% de seu custo (cerca de 1 a 1,8kg de ouro) de construção, dependendo do estado geral, do roteiro (risco de corso e de pirataria), e, da época do ano para viagens²¹ ao Sul-Oriente (2º semestre para saídas da Europa e 1º semestre para retorno à Europa). Para a

²⁰ CRUZ (1988).

²¹ MICELLI (1997); DOMINGUES (2012); DURAN (2017), p.143-156.

carga estimava-se de 20 a 60% do valor oficialmente declarado²² das mercadorias, o que podia equivaler a cerca de 0,7 a 1,0kg de ouro. Na viagem de retorno (torna-viagem²³), o seguro da embarcação aumentava para 40 a 60% (equivalendo a algo como 2,0 a 2,4kg de ouro), e, da carga ampliava-se em até 70% (equivalendo a aproximadamente 1,8 a 2,0kg de ouro) sobre valores oficialmente declarados. Assim, os **custos de seguros**²⁴ na viagem de ida eram valorados em cerca de 1,7 a 2,8kg de ouro e na torna-viagem em cerca de 2,8 a 4,4kg de ouro.

Além dos custos de seguros, havia o Dízimo da Alfândega, como um imposto de 10% (em alguns períodos, o imposto podia chegar a 20%) sobre o valor das mercadorias; o Quinto, que era aplicado sobre metais/pedras preciosas, em que a Coroa retinha, no mínimo, 20% de todo o valor extraído ou desembarcado; e, o Direito de Monopólio, em que a Coroa cobrava até 30% sobre o valor estimado das mercadorias.

²² Praticavam-se muitas manobras para subestimar a carga, evitando taxas de alfândega e de seguro.

²³ DRUMOND BRAGA (2021), p.347-376.

²⁴ CARRASCO GONZÁLES (1999), p.269-304.

3. Derroteiros / Roteiros / Rotas / Carreiras

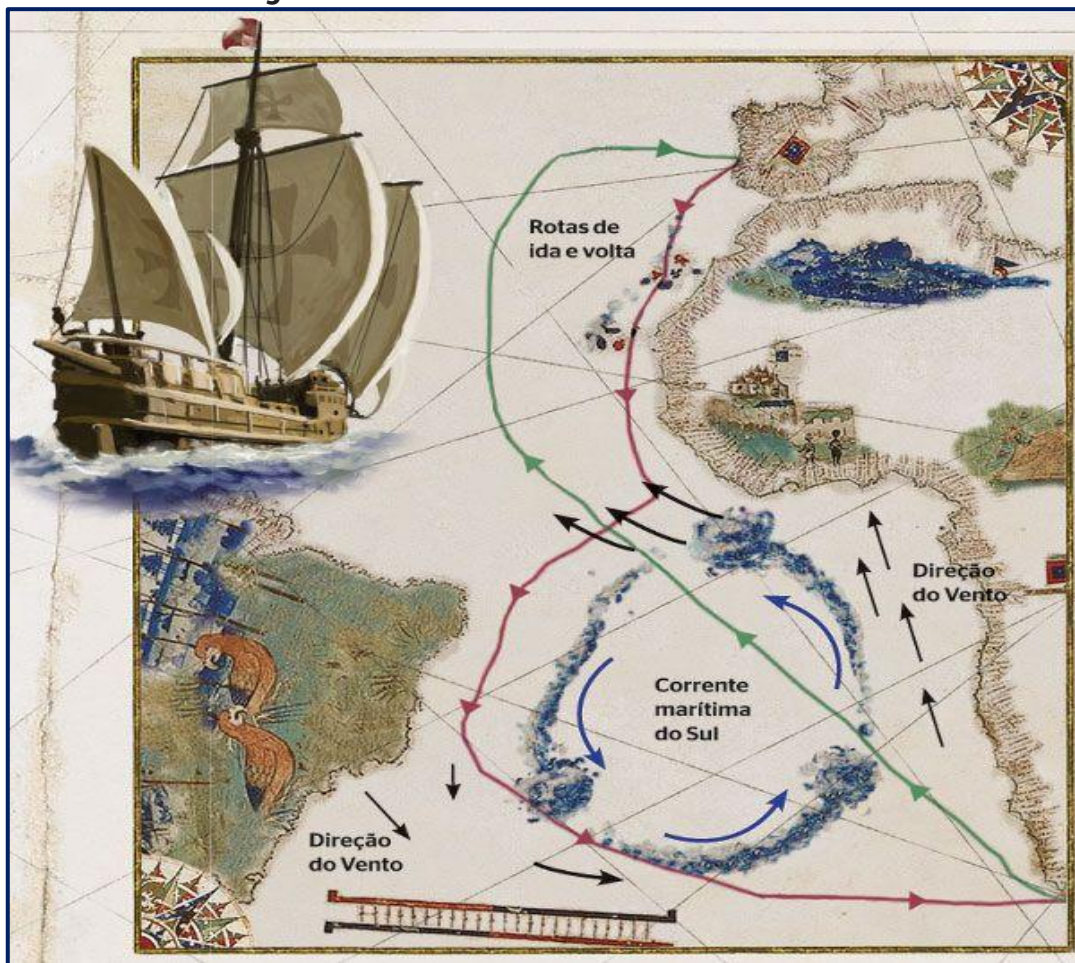
Os primeiros derroteiros²⁵ portugueses privilegiavam acompanhar a geografia da costa africana. De outra forma, usar, como referência, as ilhas Canárias (chamadas Afortunadas), as ilhas dos Açores e as ilhas de Cabo Verde, e também como oportunidade de aportagem e de reabastecimento. Normalmente, havia escala em um único local para reabastecer com água, além de negociar, com os habitantes locais, carnes e outros alimentos. Parar em outras áreas de aportagem (não suficientemente mapeadas) apresentava riscos, porque os navios podiam ficar presos em áreas de pouco vento e sem a profundidade necessária para manobrar.

À medida que mapeavam a costa africana, mais problemas de navegação surgiam. As correntes marítimas do Oceano Atlântico, na costa africana tendiam a impulsionar as embarcações no rumo norte ou noroeste. A viagem de Vasco de Gama, a partir da experiência de Bartolomeu Dias, usou o estratagema de fazer um grande arco (Figura 1) no sentido norte-sul, aproximando-se da costa sul-americana (embora na época, ainda fosse desconhecido o tempo de navegação necessário para alcançá-la) e na altura dos paralelos 30 a 35° direcionar as embarcações no sentido leste-nordeste, aproveitando a corrente

²⁵ LOBO (1625-1634); GODINHO (1987); TAVEIRA (1994); FARDILHA & FERNANDES (1999); TAVEIRA (2004); MATOS (2018).

das Malvinas (cujo conhecimento e definição foi posteriormente incorporado nas viagens de Pedro Álvares Cabral e Pero Lopes de Souza).

Figura 1. Rotas lusas no Oceano Atlântico



Fonte: <https://www.freemason.pt/a-cruzada-dos-descobrimentos/>

Os roteiros, que se estabeleceram como padrão de navegação para as embarcações lusas, incluem a Carreira das Índias (no sentido de alcançar o Oceano Índico) e a Carreira do Brasil. Para as embarcações hispânicas, a Carreira do Caribe (ou das Índias Ocidentais), a Carreira de Buenos Aires (a partir de Cádiz) e a Carreira do Pacífico (incluindo explorações na Patagônia, no Estreito de Magalhães e numa passagem alternativa ao sul da América).

Ao longo da história da Carreira da Índia, um dos problemas mais frequentes foi o de encontrar gente em número suficiente para embarcar. Havia recrutamento de soldados por todo o país. Cada freguesia deveria ceder homens que, por vezes, não tinham sequer 10 anos. Na falta de voluntários suficientes, embarcaram-se presos, mendigos e desocupados. As naus da Carreira da Índia tinham dimensões diferentes entre si; uma **embarcação média** da segunda metade do século XVI levaria entre 180 a 200 tripulantes, sendo os mais numerosos os grumetes (cerca de 70), os marinheiros (cerca de 60) e os bombardeiros (cerca de 25).²⁶

A viagem de Cabral e sua frota, direcionada a estabelecer áreas de comércio no Oceano Índico, aportou no Brasil, em 1500, ao realizar o roteiro em arco defendido por Bartolomeu Dias e Vasco da Gama. Este achado territorial propiciou aos portugueses, um local de aporte e de reabastecimento, muito antes que as demandas alimentares e de saúde pudessem se manifestar a bordo.

²⁶ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

Cabral deve ter atingido a altura de 33-35° sul, quando a frota, impulsionada pela corrente das Malvinas, foi para o sul da África.²⁷

Em viagem de Pero Lopes de Souza²⁸, pela costa sul do Brasil e a leste dos domínios castelhanos na América do Sul, foi mapeada a foz do Rio da Prata, foz do arroio Chuí e foz do Rio de São Pedro. Não houve aportagem na região sulina, mas um reconhecimento da costa de areia do que viria a ser o Rio Grande do Sul.

As rotas determinadas pela Coroa de Castela só foram consolidadas, em direção ao sul, quando a pressão de piratas, corsários, bucaneiros e flibusteiros²⁹ impedia as navegações regulares das frotas castelhanas no Caribe e Atlântico Norte. A Carreira de Buenos Aires foi implementada para tirar a prata de Potosí pelo Rio da Prata³⁰ e abastecer o Vice-Reino do Peru com mercadorias e escravos (ambos negociados com lusos na Bahia e, posteriormente, em 1680 em diante, com o enclave luso na Banda Oriental – a Colônia do Sacramento).

A duração estimada das viagens lusas, só de ida, na Carreira das Índias Orientais (de Lisboa ao Sudeste asiático³¹) podia variar de 6 a 9 e até 12 meses e

²⁷ CARVALHO (1998).

²⁸ SOUZA (1530), 150p.

²⁹ Ver Anexo 1.

³⁰ Houve algumas tentativas de transportar, via terrestre, prata até São Vicente e ao porto dos Patos (rio Maciambú/Enseada do Brito/Santa Catarina). A falta de alimárias impediu a continuidade, pois os nativos não se sujeitavam à atividade.

³¹ **As viagens de ida e volta:** (a) na carreira lusa das Índias era de 39.000 km; na Carreira do Brasil (Lisboa-Salvador, de 13.000 km; em fase posterior (Lisboa-Rio de Janeiro), de 15.440 km; e, (b) nas carreiras hispânicas ao Caribe de 12.600 km (Cádiz-Dominica); de 19.440 km (Cádiz-Buenos Aires); e, de 34.000 km (Cádiz-Peru).

na Carreira do Brasil (de Lisboa a Salvador) entre 50 e 60 dias. As viagens castelhanas, só de ida, na Carreira das Índias Ocidentais (de Sevilha e/ou Cádiz ao Caribe em 50 a 60 dias), na Carreira do Pacífico (de Cádiz ao Peru de 9 a 12 meses) e na Carreira do Rio da Prata (de Cádiz a Buenos Aires em 80 a 90 dias).

Os roteiros do Século XVI já traziam informações de latitude e tabelas de declinação solar; os do Século XVII, com base no roteiro de Vicente Rodrigues e Diogo Afonso, de 1612, indicavam sinais, correntes e variações da agulha magnética; e, os do Século XVIII, com a consolidação da cartografia, demonstravam maior precisão nos registros de magnetismo terrestre, além de incorporarem medidas de longitude (a partir de 1750).³² As rotas do Atlântico Sul evoluíram de descrições costeiras para complexas instruções de navegação oceânica e a rota do Brasil passou a contar com roteiros específicos, essenciais para o transporte de açúcar, metais preciosos e tráfico de escravos.

Nas rotas lusas, as naus deviam viajar em comboios para que se maximizasse o seu poder intimidatório e tornasse possível o auxílio entre as embarcações. Se as tempestades provocaram a perda de várias vidas humanas e embarcações, os ataques de piratas (mais intensos a partir do século XVII) eram outro dos grandes perigos para os que navegavam na Carreira da Índia. Apesar de existirem regras que visavam aumentar a segurança da travessia

³² O uso da latitude, com base na leitura (se houvesse sol) por astrolábio ou sextante, permitia fixar com relativa exatidão as terras ao longo da costa, porém havia desconhecimento das estrelas do hemisfério sul, diferentemente do uso da Estrela Polar, no hemisfério norte.

(como, por exemplo, a obrigatoriedade da navegação em conserva³³, ou a recomendação de passar ao largo de zonas como a ilha de Santa Helena, local muito frequentado por navios holandeses e ingleses).

Uma lei de 1571 determinava que cada frota tivesse pelo menos três navios, tornando obrigatório que todos viajassem armados e impunha uma data limite para a sua partida. Todavia, neste como em outros aspectos, permitiam-se exceções. Desde as primeiras viagens à Índia foi comum navegarem juntos os navios da Coroa e os de particulares. À noite, as embarcações deviam regular-se pelo farol da nau capitânia para se manterem em conserva, isto é, próximas umas das outras.

4. Acomodações *de a bordo* e as autorizações de viagem

O espaço era muito limitado. A maioria da tripulação dormia no convés ou em áreas apertadas, sem camas. Marinheiros comuns dormiam no convés ou em porões apertados, úmidos e quentes, dividindo catres de madeira (quando havia) por turnos. A higiene era quase inexistente: água doce era racionada, banhos eram raros ou inexistentes e as naus conviviam com infestações constantes de ratos, baratas, piolhos e percevejos. O mau cheiro era resultado de

³³ Navegar em conserva ou de conserva - expressão náutica que significava marear com duas ou mais embarcações juntas, com o objetivo de se protegerem mutuamente.

comida armazenada por meses, animais vivos e mortos, sujeira acumulada e pouca ventilação.

Uma das causas da precária higiene a bordo era o abastecimento, totalmente inadequado, de água doce. Armazenada em tonéis de madeira, apodrecia e transformava-se em potencial e perigosa fonte de distúrbios gastro-intestinais. Já que as embarcações dependiam dos ventos, as inevitáveis calmarias prolongavam sua estada em alto-mar, tornando indispensável a restrição de água e alimentos. A impossibilidade de os viajantes se lavarem e o uso de uma mesma vestimenta durante toda a viagem criavam situações altamente propícias ao aparecimento de ectoparasitoses, verdadeiras pragas de piolhos, percevejos e pulgas. Pratos, copos e talheres (quando houvesse) passavam de mão em mão sem serem lavados. As necessidades fisiológicas eram feitas nas bordas dos navios de modo que os dejetos caíssem diretamente nas águas do mar. Somente membros de tripulação e passageiros mais graduados e abastados usavam bacias cujo conteúdo era lançado ao oceano pelos criados. Eles perfumavam o corpo e incensavam o ambiente, na tentativa de controlar o mau cheiro emanado dos corpos e da sujeira.

Se houvesse abastecimentos, restava a questão de cozinhar a bordo. Em naus pequenas este era um grande problema. Numa nau para a Índia que com tripulação completa, incluindo soldados e passageiros, podia ultrapassar as 500 pessoas, esta era uma questão logística determinante. Considerando que os navios eram de madeira, o risco de incêndio a bordo crescia exponencialmente. A nau *Águia*, em 1559, após receber, por transferência, a tripulação e passageiros

de outra nau que se perdera (a Graça) contava 1.137 almas, o que incluía fidalgos, soldados, gente de mar, escravos, mulheres e meninos.

Em qualquer nau da Índia havia, pelo menos, um fogão onde cada indivíduo tinha de preparar suas próprias refeições. Esta podia ser uma tarefa arriscada porque era preciso esperar vez e nem todos mostravam paciência. Além disso, o fogão estava, habitualmente, instalado na primeira coberta, o que tornava o espaço quase irrespirável com a fumaça. O Padre Francisco Roiz descreve como um jovem decide ajudar os padres na tarefa, sempre ingrata, de cozinhar, por “muito trabalho no fogão, por causa da muita gente ... e a fumaça que é quase insuportável”.³⁴

Na ausência de qualquer forma de refrigeração, as condições no porão rapidamente se tornavam insuportáveis. Ventilar as partes inferiores do navio era praticamente impossível, e os conveses mais baixos se tornavam tão sufocantes que não era incomum que marinheiros enviados aos depósitos sufocassem. Os barris se abriam no calor, espalhando seu conteúdo e fornecendo alimento para a multidão de vermes que corriam e fervilhavam lá embaixo. Quando chovia e a água penetrava nos estoques, a comida seca apodrecia ou ficava mofada e infestada de vermes.

Há evidências de que naus de guerra ou de passageiros³⁵ levavam provisões mais substanciais em suas viagens, pois eram objeto de maior tempo

³⁴ GODINHO (1999), p. 505-526.

³⁵ HOSNE (1997), p.39-42. “O contrato com o passageiro só lhe assegurava o traslado e a provisão de água. Os alimentos, colchão e outros utensílios deviam ser aportados pelos viajantes. Os suprimentos

de planejamento do que o geral das embarcações mercantes. Uma das razões para isso era a otimização do espaço: numa embarcação mercante, qualquer área disponível servia para o acondicionamento de mercadorias, bagagens ou privilégios dos oficiais, inclusive animais vivos.

As condições de a bordo para acomodações caracterizavam-se por superlotação e espaços reduzidos, pois as naus estavam sempre no limite de ocupação. Com centenas de pessoas a bordo, o espaço individual era mínimo (cerca de 0,50 a 1,20 m²/pessoa), dificultando a movimentação. Em naus de 22m de comprimento, o espaço era de 1,0 a 1,2m²/tripulante e nas naus de 35m de comprimento, era de 1,3 a 1,5m²/tripulante.

Os alojamentos eram reduzidos e sem nenhum conforto. Mestre e Piloto dispunham sempre, enquanto principais oficiais do navio, dos melhores alojamentos. Dividiam o espaço no castelo da popa com o Capitão e alguns dos passageiros mais importantes. Os restantes oficiais alojavam-se entre o castelo de popa e o mastro grande ou nas imediações deste. Grumetes e marinheiros ficavam no castelo de proa, enquanto os homens de armas (condestável e bombardeiros) se instalavam na primeira coberta.³⁶

Em 1570, um padre faz uma descrição das condições de alojamento:

alimentares deviam ser secos para não apodrecer: lentilhas, grão de bico, arroz, carne salgada, óleo para fritar e vinho; também, pescado seco, presunto, toicinho, passas e certos doces. Logo chegariam o mofo e os ratos. Nada durariam em bom estado”.

³⁶ GODINHO (1999), p. 505-526.

“... era lastima ver como jaziam, ..., nus e despidos; e ainda [que alguns], melhor agasalhados porque tinham a cabeça em parte donde não lhes chovia, mas outros que dormiam de outra maneira, com chuva e vento e frio de noite. Confundia-me ver quanto se padece pelo mundo e quão pouco por Deus; e, com estes trabalhos, contentes e alegres, e não têm quem se doa deles, nem os note e louve, ...”.³⁷

O arranjo de sanitário, mesmo numa nau de 300 toneladas, com quase 350 pessoas, não havia mais do que quatro latrinas: um par em cada lado do grande camarote, na popa, e reservado para o uso de capitães, comerciantes e nobreza³⁸; enquanto que o resto da tripulação tinha que fazer fila para usar o par restante na proa, que nada mais eram do que buracos no convés. Essas latrinas eram desprovidas de qualquer privacidade. A única comodidade era uma longa corda com a extremidade desfiada, que pendia no mar e podia ser içada e usada para se limpar.

No interior da embarcação, todas as portas de canhão e as escotilhas deviam ser fechadas e trancadas, limitando a renovação de ar fresco abaixo do convés. Homens cheiravam a suor velho e alho (um remédio popular na época) e tudo ficava permanentemente úmido. Soldados e marinheiros se aliviavam nos cantos ou se agachavam sob as escadas que desciam para o porão. Com clima ruim, as bombas de esgotamento d'água precisavam ser acionadas, mas a urina e as fezes que haviam se acumulado, reapareciam. Em vez de descarregar no

³⁷ GODINHO (1999), p. 505-526.

³⁸ Tratando-se de uma pessoa de elevada condição social, o **cadáver** não era deitado ao mar (como costume). As entranhas eram retiradas e o interior do corpo preenchido de cânfora. O sepultamento era, em Lisboa, na Igreja da Graça.

mar, as bombas traziam sujeiras dos porões, e as enviavam em cascata pelo convés de canhões. Quando o tempo melhorava, os homens esfregavam os conveses com vinagre e queimavam incenso e carvão vegetal, na tentativa de limpar o ar.

As condições das acomodações para os tripulantes sempre eram problemáticas, pois havia uma hierarquia que favorecia os oficiais e os nobres com os melhores espaços, deixando os piores para marinheiros com cargos de menor importância e grumetes. Os aristocratas, capitães, mestres e pilotos, usando distintivos (um apito pendurado a uma corrente de ouro), comiam e dormiam em cabines privadas (quando havia em número suficiente). Os marinheiros, de acordo com seu status, ficavam no castelo de proa ou sob a ponte. Os condenados e proscritos dormiam ao relento, tremendo sob suas cobertas de peles de cabrito ou de oleados, com as roupas duras de sal.³⁹

As autorizações ou ordens de viagem podiam tramitar por até 6 meses. Era uma etapa burocrática, muitas vezes sujeita à coima (propina). Na Espanha, as autorizações dependiam da Casa de Contratação⁴⁰ (primeiro em Sevilha e depois em Cádiz) ou do Conselho das Índias Ocidentais (pela sequência, em Sevilha, depois Cádiz e, finalmente, em Madri)⁴¹. Em Portugal, as autorizações dependiam da liberação do Conselho Ultramarino e/ou dos Armazéns Reais, situados em Lisboa.

³⁹ CROWLEY (2016), p.67-71.

⁴⁰ SOLANA (1996).

⁴¹ BORBA (2025 e 2026). In: Coleção Rio-Grandense, 131 e 132.

“Os trâmites de embarque eram fatigantes pela irritante burocracia: sem as cédulas/documentos de viagem ou as ordens/autorizações, o embarque era impossível. Este rigor, às vezes, era suplantado pelo suborno. A maior restrição pesava sobre estrangeiros, ciganos, judeus, mouros e filhos ou netos de condenados, como hereges, pela Inquisição. Tão pouco podiam viajar as mulheres solteiras, mas, como todo emaranhado burocrático, era permeável à propina”.⁴²

As tentativas de embarque atrelavam-se às esperanças de atingir riquezas rápidas., pois a expectativa de vida, em terra, era de que 50% dos nativos não completaria 7 anos; e, que 50% dos adultos não passaria dos 30 anos. Em completo desconhecimento, os embarcados enfrentariam estimativa de mortes por viagem de 40 a 50% (séculos XV a XVII) e de que, no mínimo, 50% da tripulação estaria doente.

5. Tripulações

A seleção de tripulantes era baseada em ter alguma experiência em outras navegações, embora fosse uma condição permeável a suborno. Os cargos de capitão, imediato, mestre e piloto podiam ser atestados por autoridade portuária, condição também sujeita a suborno. A tripulação em geral era constituída de gente “... pobre e esfarrapada; gente que para nada prestava...”, incluindo condenados, presos, escravos, judeus convertidos, mendigos e desocupados.

⁴² HOSNE (1997), p.39-42.

Para a formação da tripulação de soldados: "... cada freguesia devia ceder 'homens' que não tinham sequer 10 anos", e, em sua maioria buscados entre 'oriundos de baixo estrato social'.⁴³

Era comum que a tripulação fosse formada por excedentes de mão-de-obra do meio rural, que por safras frustradas dispersavam grupos familiares (por venda/entrega de terras, venda de filhos), idosos abandonados e moradores de rua. As opções da mão-de-obra excedente era embarcar em funções de nível inferior (serviços pesados e de risco) ou conseguir vaga nas naus colonizadoras (Açores, África, Brasil ou Ásia) ou embarcar como clandestinos. Martim Afonso de Sousa escreve ao rei em 1534, dizendo que muita gente ia embarcada clandestinamente, pelo que, quando chegou à ilha da Madeira, tentou desembarcar os que não faziam parte da listagem. Não o conseguiu, pois houve uma oposição generalizada.

Uma tripulação típica nas embarcações das Coroas ibéricas dispunha de:

⁴³ CROWLEY (2016), p.67-71.

Quadro 3. Tripulações: posto, função principal e responsabilidades

Posto	Função Principal	Responsabilidades e Perfil
Capitão-Mor	Comando Geral	Autoridade máxima (geralmente nobre). Responsável pela disciplina e defesa da frota.
Piloto	Navegação Prática	A peça mais importante. Traçava a rota, usava o astrolábio e conhecia os regimes de ventos.
Mestre	Operação do Navio	Responsável pela estivagem (carga), manutenção do casco e comando direto dos marinheiros.
Contramestre	Execução e Equipamento	O braço direito do mestre. Cuidava do cordame, das âncoras e da disciplina imediata no convés.
Escrivão	Administração e Carga	Registrava tudo o que entrava e saía (mercadorias e suprimentos) e os óbitos a bordo.
Capelão	Assistência Espiritual	Realizava missas e extrema-unção (essencial dada a alta taxa de mortalidade).
Cirurgião / Barbeiro	Saúde	Responsável por sangrias, amputações e o pouco que se podia fazer contra o escorbuto.
Condestável	Artilharia	Comandava os bombardeiros e cuidava da pólvora e dos canhões.
Marinheiros	Trabalho Braçal Especializado	Manejavam as velas, subiam nos mastros e <i>faziam</i> o leme. Eram homens experientes.
Grumetes	Aprendizes / Auxiliares	Jovens (muitas vezes crianças) que faziam as tarefas mais pesadas e sujas de limpeza e apoio.
Pajens	Criados	Jovens (muitas vezes crianças) que serviam aos oficiais e ao capitão. Constituíam o degrau mais baixo da hierarquia.

Elaboração: BORBA (2026)

Havia um rol de impedimentos para embarque nas viagens transatlânticas e intercontinentais, cuja burocracia estava sujeita à coima (propina). A listagem arrolava impedimentos para estrangeiros (em geral) e para grupos raciais específicos (ciganos, judeus⁴⁴ e mouros); além de impedimentos de ordem religiosa para filhos ou netos de condenados pela Inquisição e restrições quanto ao gênero (mulheres solteiras⁴⁵).

A tripulação, uma vez definida e autorizada ao embarque, era submetida a obrigações (relativas⁴⁶) adicionais: (a) levar uma cota pessoal de alimentos, para todo o tempo de viagem, que podia incluir carne seca ou salgada, peixe seco ou salgado, biscoito duro (biscoito de mar ou hardtack), arroz, grãos (feijão, tremoço, lentilha), azeite, mel, vinho; (b) responsabilizar-se pela preparação de sua comida, quando autorizados⁴⁷; (c) levar roupas pessoais e ‘roupas’ de cama⁴⁸; e, (d) usar apenas o espaço destinado (gasalhado) a seus pertences (comidas e roupas).

Eram frequentes os roubos durante o embarque.

⁴⁴ SANTOS (2007).

⁴⁵ BORGES (2016), p. 195-214; GONÇALVES (2024), p.48-94.

⁴⁶ Relativas, pois a maior parte da tripulação não detinha recursos pessoais para atender estas obrigações.

⁴⁷ O uso do fogão dava preferência à hierarquia de a bordo: nobres, capitão e o grupo de manejo da nau. Os tripulantes e marinheiros de baixo escalão aguardavam vez, enquanto a hierarquia decidia a escala de uso.

⁴⁸ Isto normalmente não era atendido, pois as condições de frio no Atlântico Norte logo eram desfeitas na linha do Equador, quando a roupagem não era adequada. Para o período de descanso cobriam-se com algum couro de animal (de cabritos ou de gado vacuum ou com algum oleado, que se referia a um tecido/lona impermeabilizado com verniz ou substância oleosa).

"Embarcámos de noite por causa da maré, o que é mui perigoso por respeito dos ladrões, que então vão esperar os pobres que se vão embarcar com seu fato [roupa] e mercadoria para os roubar e despojarem, e ainda muitas vezes os aleijam e matam".⁴⁹

Durante a travessia, os furtos continuavam, sobretudo de alimentos. Apesar das penas que implicavam em castigos corporais para os ladrões, a noite era muito utilizada para este tipo de atividade ilícita. Os conflitos abundavam, por vezes com desfechos violentos: "quase todos se pelejam, ora uns ora outros". Os motivos eram, aliás, abundantes. Um dos momentos críticos acontecia às refeições, quando se lutava por conseguir um espaço no fogão que permitisse cozinhar os alimentos.

Os soldos da tripulação podiam ser pagos em quantidade de especiarias, ao invés de moeda. Se o navio naufragasse e a carga se perdesse, a tripulação não recebia os soldos.⁵⁰ Uma forma complementar de pagamentos baseava-se nas quintaladas, ou seja, o direito de levar uma carga própria (4 quintais ou 60kg) para revender e obter lucro pessoal. Na Carreira e Cabotagem do Brasil, as quintaladas foram denominadas quitandas⁵¹. Para armazenar esta carga adicional, por tripulante, era estabelecida a Caixa de Liberdade ou Liberdades, o que muitas vezes rendia mais que o soldo.

⁴⁹ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

⁵⁰ GODINHO (1999), p. 257-296 e p.505-526.

⁵¹ Quitandas, pelo fato de que os recursos usados nas transações, pela tripulação, eram de base primária (frutas, legumes, farinha, fumo).

Havia depois as concessões, que tomavam por medida o espaço, como era o caso da caixaria (número de caixas forras ou livre de impostos e taxas), afardagem, (número de fardos), câmaras ou albóis⁵², que eram espaços disponíveis a bordo e onde os tripulantes e passageiros podiam transportar as suas mercadorias. Por fim, havia ainda o favor da Casa da Índia que era o desconto efetuado quando do pagamento das diversas taxas e impostos. Toda esta gama de liberdades pagava, portanto, alguns direitos como era o caso do frete, do dízimo ou ainda taxas de 5% e do quarto e vintena que era igual a 25% mais um vigésimo, ou seja 28,75% do total.⁵³

Os custos com mão-de-obra de um marinheiro comum era de cerca de 120g de ouro/ano, enquanto que para carpinteiros navais até 200g de ouro/ano. As relações de trabalho entre contratantes e marinheiros previa que em casos de perda de 1 olho, a indenização equivaleria a 1 escravo; se houvesse perda de 2 olhos, a indenização seria de 6 escravos; se de 1 mão ou 1 braço, a 2 escravos; se de 2 mãos ou 2 braços, a 6 escravos; se de 1 pé ou 1 perna, a 2 escravos; e, se a perda fosse de 2 pés ou 2 pernas, a indenização seria de 6 escravos.⁵⁴ Se não houvesse perda, mas ficasse inutilizado para a função, a indenização era paga

⁵² Durante os séculos XV e XVI, albóis (também chamados de claraboias ou escotilhas ou câmaras envidraçadas) eram vitais, pois como a parte inferior dos navios era escura e abafada, esses espaços permitiam a entrada de luz natural e a circulação do ar, ajudando a combater a umidade e garantindo condições mínimas de sobrevivência para a tripulação em longas viagens transoceânicas. In: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/albói>

⁵³ GODINHO (1999), p. 505-526.

⁵⁴ HOSNE (1997), p.44-45, citando o Diário de 1668 de um cirurgião francês (Alex-Olivier Oexmelin).

como se fora perdido. Em casos de morte, a indenização era apenas o que estivesse estipulado no testamento⁵⁵, que era feito com notário, no porto, e que era documento obrigatório para embarque.

No caso de escravos, que passaram a constituir parte importante da tripulação e da renda nas navegações das Carreiras lusas, a avaliação dos escravos d'África⁵⁶ era determinada de forma similar à avaliação de animais, conforme a força aparente ou potencial de trabalho. Em valores (média estimada para a América Meridional⁵⁷) um escravo para serviços gerais alcançava 250g de ouro ou 320g de prata, já um escravo para serviços especializados, 500g ouro ou 640g prata. Havia também valores genéricos para escravos de 0 a 17 anos de 270g de ouro ou 345g de prata; e, para escravos de 18 a 39 anos de 460g de ouro ou 590g de prata.

É de se fazer referência ao número muito limitado de oficiais que teriam direito a transportar escravos (livre de fretes e de direitos, pressupondo tráfico e não como homens a seu serviço). Ainda acerca do transporte de escravos, nada é indicado para os capitães (o capitão-mor teria direito a até 12), enquanto que o escrivão, o mestre, o primeiro piloto e o segundo piloto poderiam dispor de dois e o capelão apenas um. Com tanto privilégio não é de admirar que algumas naus

⁵⁵ HOSNE (19970, p.44. "Quando um marinheiro embarcava devia deixar testamento e só ao regressar à terra, se atestava como vivo".

⁵⁶ Navios portugueses e luso-brasileiros fizeram mais de 9 mil viagens em busca de mão-de-obra (africanos escravizados), nos séculos XVI a XVIII.

⁵⁷ Com base no mercado estabelecido na Colônia do Sacramento ou buscados por naus castelhanas em Salvador/Bahia.

comportassem tantas mercadorias para pagar este tipo de recompensa quanto as mercadorias do monarca. A falta de dinheiro (moeda) disponível para fazer face ao pagamento destes homens, bem como o grande rendimento dos produtos transacionados, levou o Estado a optar por esta forma dupla de recompensa que passava parte pelo pagamento em numerário e outra em privilégios e descontos no transporte de mercadorias próprias.⁵⁸

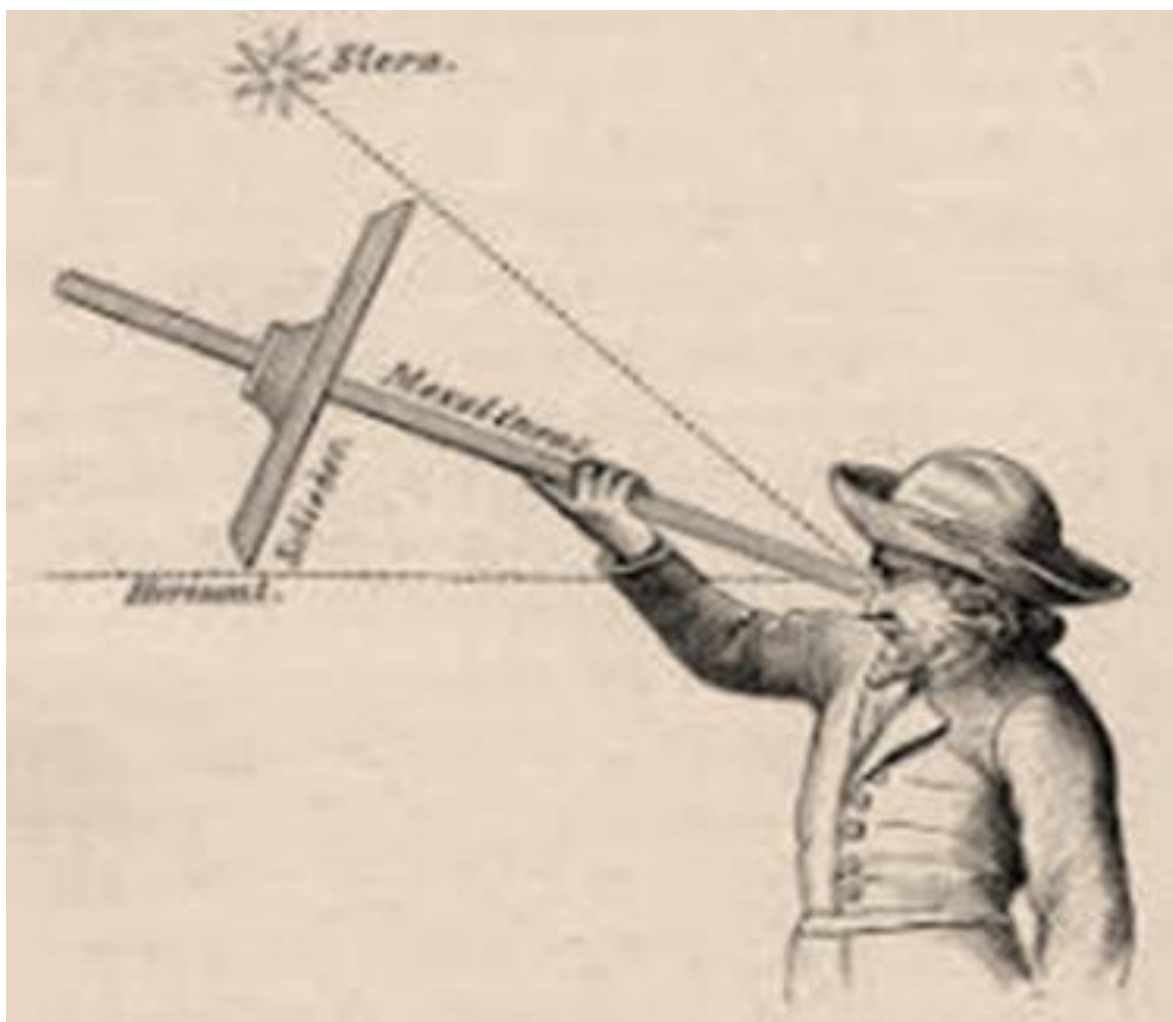
6. Instrumentos de marear

Os principais recursos de marear⁵⁹ usados pelos navegantes eram:

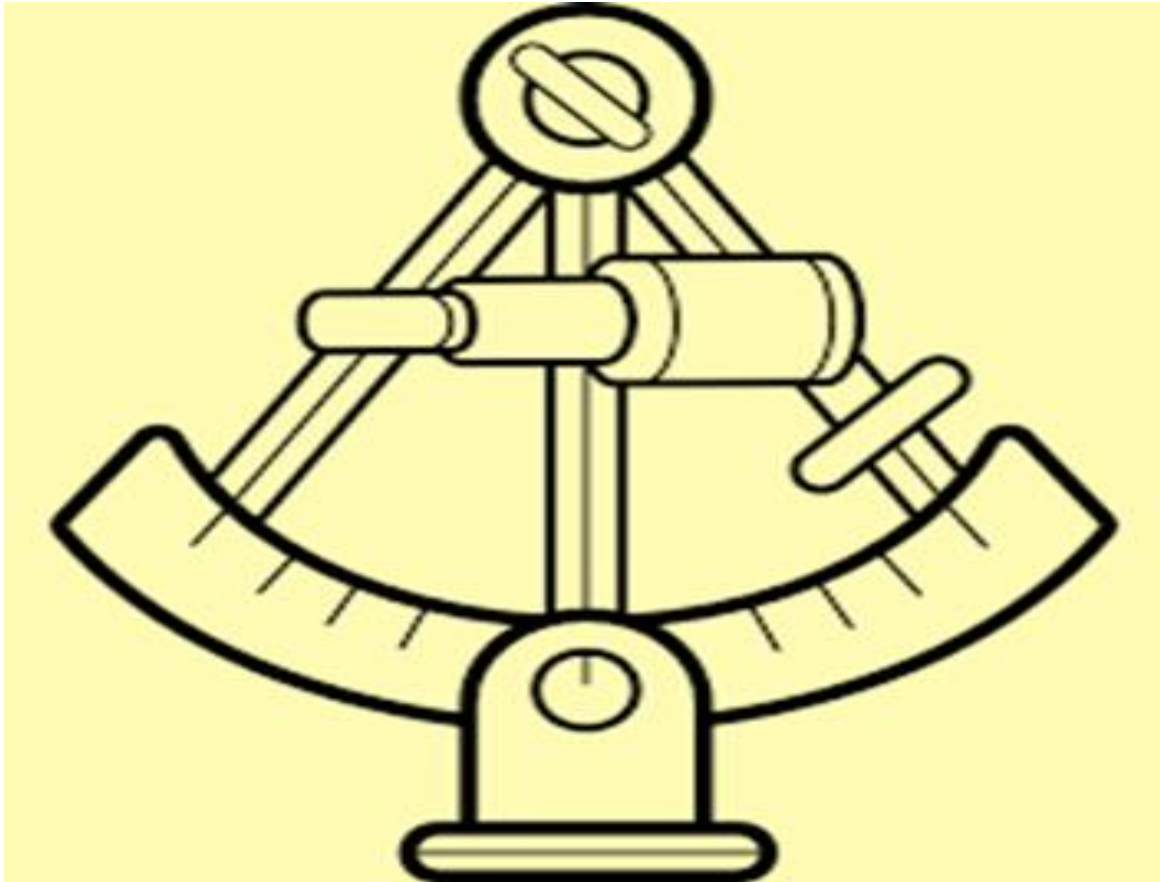
(a) **Balestilha** (alabastrilha, arbalestrilha, balestrilha, lestrilha ou Báculo de Jacob), que media a altura dos astros (como o Sol ou a Estrela Polar, no hemisfério norte) em relação ao horizonte, permitindo calcular a latitude (longitude só a partir de 1750);

⁵⁸ GODINHO (1999), p. 505-526.

⁵⁹ Todas as imagens são de A Vida no Mar no séc. XV–XVI: Parte IV – Os Instrumentos de Navegação. In: <https://historiaestvtae.wordpress.com/2014/06/24/a-vida-no-mar-no-sec-xv-xvi-parte-iv-os-instrumentos-de-navegacao/>



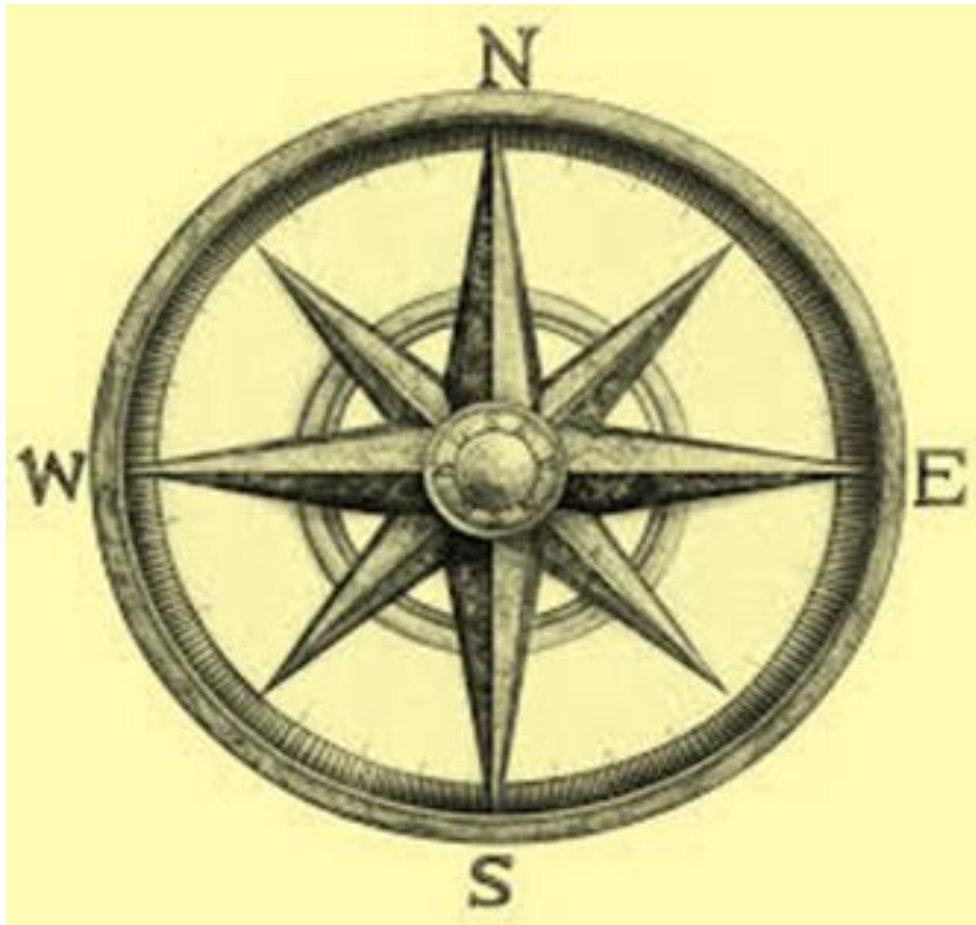
(b) **Sextante**, para medir, a partir de um ponto de observação, o ângulo entre um corpo celeste e o horizonte ou entre dois objetos;



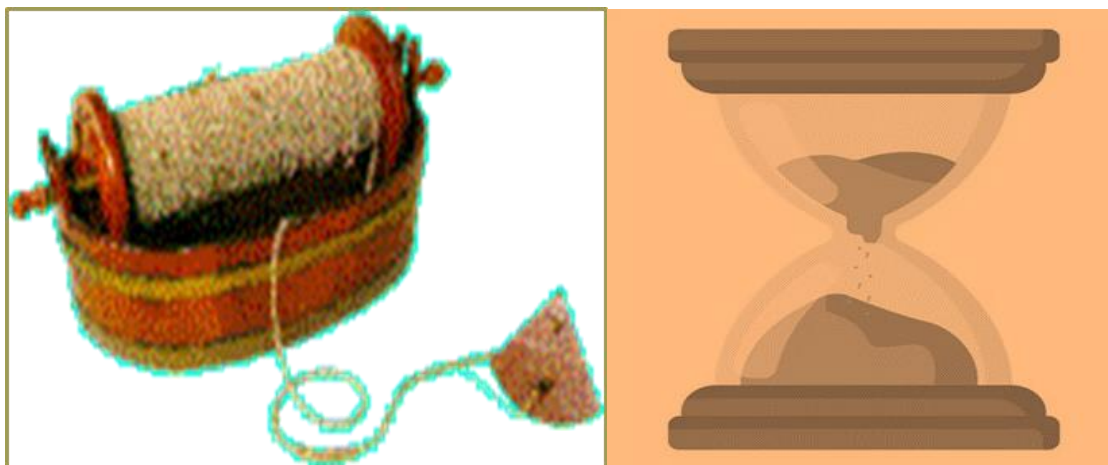
(c) **Quadrante**, para medir a latitude pela altura da Estrela Polar. Tinha a forma de um quarto de círculo (90°) graduado, de madeira ou latão, com um fio de prumo para leitura vertical;



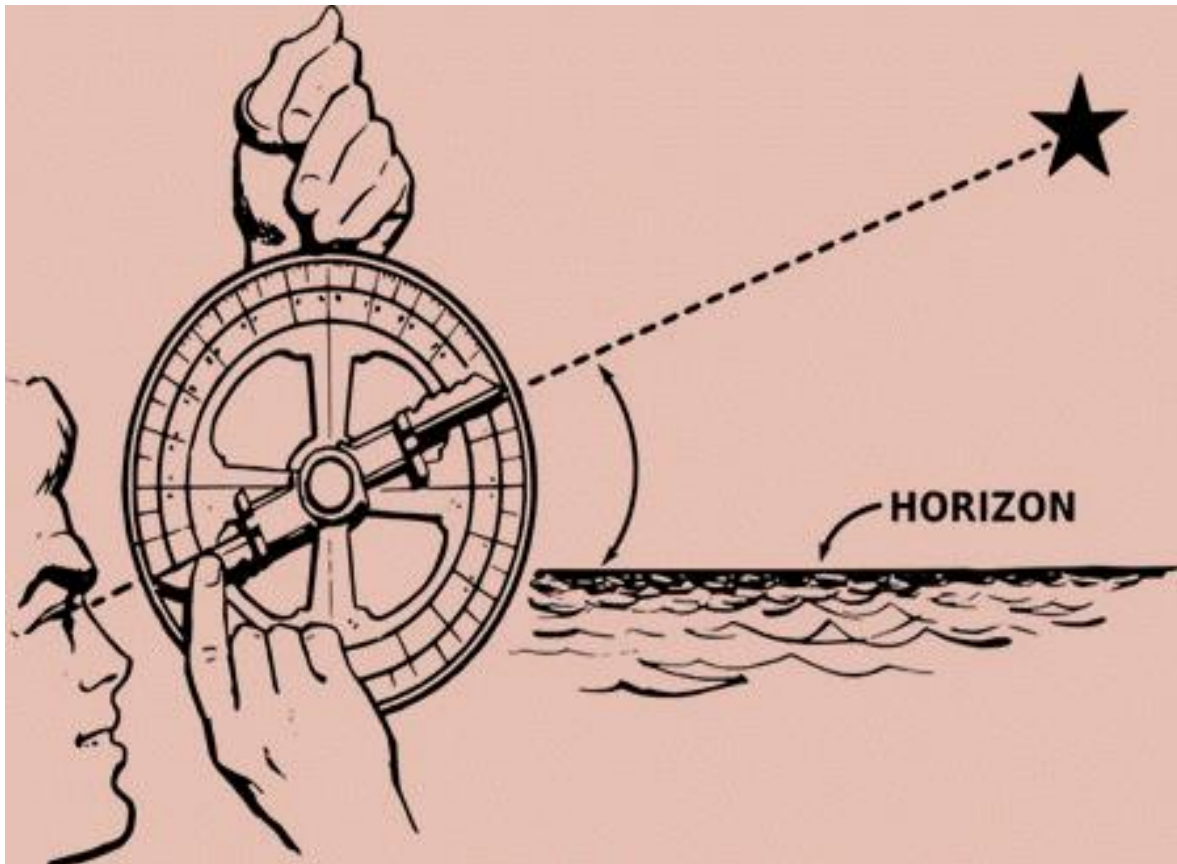
(d) **Bússola**, que permitia que os navegadores saíssem da vista da costa sem medo de se perderem, graças à sua capacidade de indicar o norte magnético;



(e) **Barquinha**, instrumento para medir a velocidade de um barco em alto-mar. Contavam-se quantos nós da corda passavam pela mão do marinheiro num tempo determinado por uma ampulheta (instrumento para medir o tempo a bordo, não afetada pelo movimento oscilante das naus);

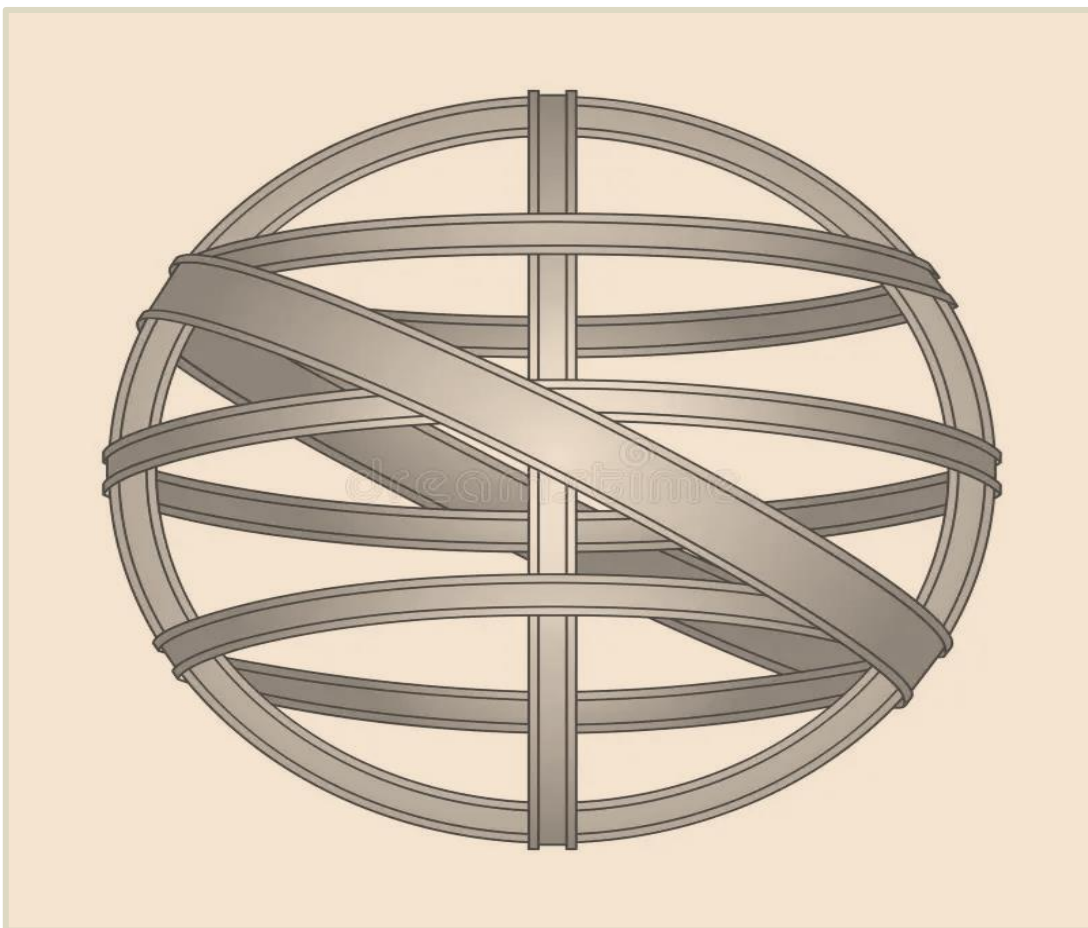


(f) **Astrolábio** permitia calcular a latitude, essencial para rotas seguras em alto mar;



(g) **Derroteiros ou roteiros de navegação**, indicavam correntes, ventos e sinais nas costas, nas Carreiras das índias ou do Atlântico Sul. Eram guias práticos, com informações náuticas, geográficas, meteorológicas e observações sobre a fauna e flora das regiões a marear;

(h) **Esfera armilar** operava como um modelo reduzido da esfera celeste, permitindo aos navegadores determinarem a sua posição no mar através da observação dos astros.



(i) **Portulanos**, cartas náuticas essenciais para rotas desconhecidas. Diferente dos mapas medievais, os portulanos eram desenhos técnicos, práticos e funcionais.



7. Rações: alimentação e água

Em Portugal, do século XVI, a função de aprovisionamento de rações^{60/61/62} para as naus era atribuída aos Armazéns Reais, mas a corrupção e as dificuldades de ação desse órgão criaram entraves para as expedições e, muitas vezes, abortava a sobrevivência dos navegantes. Eram os funcionários dos Armazéns Reais, os responsáveis pelo cálculo dos montantes necessários à ração diária de cerca de 400 gramas para cada tripulante, à base de biscoitos, arroz, peixe e carne secos ou salgados.

“Frequentemente as embarcações lusas partiam com provisões escassas ou alimentos já deteriorados. A bordo, escrivão e despenseiro eram os responsáveis pelo controle de estoque e não raro surgia um mercado negro de alimentos, para aqueles que podiam pagar. A ração diária de um tripulante (constituída principalmente por biscoitos deteriorados) era de cerca de 400 gramas e a água era distribuída à razão de uma canada/dia [aproximadamente 1,4 litros/dia], mas podia variar de acordo com as circunstâncias”.⁶³

Os alimentos podiam, rápida e facilmente, tornar-se um problema sério. O seu acondicionamento e a sua conservação apresentavam dificuldades insanáveis, face aos meios disponíveis. Alimentos sólidos e água e vinho eram

⁶⁰ GODINHO (1999), p.505-526.

⁶¹ DASH (2001), p.38-42.

⁶² RICHSHOFFER (1897); MATOS (1998), p.377-394; MOURA (1998), p.461-494; RODRIGUES (2013), p. 323–350; LORIMER (2001), p.17-60; MORAES et al (2020).

⁶³ GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105–120.

bastante afetados. O uso de produtos frescos limitava-se aos primeiros períodos da viagem. Depois a degradação inviabilizava qualquer consumo. Os produtos que os portugueses estavam habituados não existiam na Índia e mesmo se levados de Portugal não suportavam a viagem de ida e a estadia. Daí que se generalizou a fórmula de cada um pagar o seu mantimento.

A alimentação era composta de "chacinas podres, bacalhau corrupto, biscoito mascavado, vinho azedo, azeite borra, quando Sua Majestade [mandava] prover para três meses com liberalidade real: encolhem os Provedores as mãos para encher as unhas, e dão provimento para três semanas". E, devido ao seu mau acondicionamento e às deficientes condições de higiene:

"Os barris, mesmo os mais bem construídos, com os balanços acabavam por derramar. Como não havia retretes, os [maus] hábitos de higiene não impediam que, por vezes, se urinasse no porão. Quando a água acumulada no fundo não cheirava mal era mau sinal porque o navio deixava entrar água do mar. O ambiente úmido e malcheiroso acelerava a deterioração dos abastecimentos que ali se guardavam. Acresce que os ratos e as baratas sempre foram hóspedes indesejáveis a bordo dos navios em todos os tempos. A água doce em barris de madeira era um bem precioso que tinha de se poupar e racionar. ... em climas quentes, criava mau cheiro e mau aspecto".⁶⁴

O Estado lusitano manteve o órgão responsável pelo abastecimento de naus ao longo do tempo, ainda que com variações terminológicas. Entre fins do século XVIII e o início do século XIX, embora com uma armada sensivelmente reduzida em relação ao que fora em outras épocas, Lisboa era importante ponto de abastecimento para frotas coloniais e estrangeiras, abastecidas pelo

⁶⁴ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

Armazém da Repartição dos Mantimentos da Marinha e pelos Armazéns Reais de Guiné e Índia, onde se podia conseguir arroz, azeite, peixes, aguardente, biscoitos, galinhas, legumes, carnes em conserva e frescas e lenha para as cozinhas dos embarcadinhos. Todos os insumos eram comprados de produtores com quem o Armazém mantinha contratos de fornecimento.

Os biscoitos do mar eram a base da alimentação⁶⁵ maruja de diferentes nacionalidades e em distintas temporalidades. No caso português, um funcionário real calculava um consumo geral na ordem de 4.200 quintais por ano, algo em torno de 250 toneladas para o abastecimento das naus que partiam de Lisboa em direção às diferentes partes dos domínios lusos. A corrupção nos Armazéns Reais constituía um problema para o abastecimento alimentar no século XVI e para as frequentes queixas dos oficiais obrigados a comprar ali suas provisões.

Uma armação típica de alimentos e de água, pode ser vista na sequência, para uma embarcação da Carreira das Índias, com estoques para toda a viagem e que envolvia cerca de 1/3 da capacidade de uma nau de 300 toneladas. A carga dos gêneros em kg equivalia a cerca de 53 toneladas e a carga em litros à cerca de 56 toneladas, perfazendo 110 toneladas. Nesta condição, observe-se que só os biscoitos do mar equivaliam a 43 toneladas. A água representava 47 toneladas (mais uma reserva de 10 toneladas), seguida pelo vinho com 20 toneladas e a carne salgada com cerca de 6 toneladas.

Quadro 4. Armação de rações para uma nau lusa da Carreira das Índias

⁶⁵ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

Carreira das Índias			Conversão		
Mantimentos	Quantidades	Previsão	unidade de conversão	total	unidade
Biscoito do mar	437 quintais	10 meses	1 quintal = 100 kg	43.700	kg
Vinho	38,25 pipas	8 meses	1 pipa = 534 litros	20.426	litros
Carne	400 arrobas	4 meses	1 arroba = 14,7 kg	5.880	kg
Pescadas	54 dúzias	4 meses	1 dúzia = 12 unidades	648	unidades
Azeite	50 quartos	15 meses	1 quarto ≈ 1 litro	50	litros
Vinagre	5 pipas	8 meses	1 pipa = 534 litros	2.670	litros
Água	80 pipas	7 meses	1 pipa = 534 litros	42.720	litros
Água (reserva)	20 pipas	2 meses	1 pipa = 534 litros	10.680	litros
Sal ensacado	1 moio	s/def	1 moio ≈ 650 kg	650	kg
Farinha ensacada	1 moio	s/def	2 moio ≈ 650 kg	650	kg
Grão (arroz)	12 alqueires	s/def	1 alqueire ≈ 13,8 litros	166	litros
			1 alqueire ≈ 11 kg	132	kg
Lentilhas	10 alqueires	s/def	1 alqueire ≈ 11 kg	110	kg
Amêndoas	10 alqueires	s/def	1 alqueire ≈ 11 kg	110	kg
Ameixas (passas)	10 alqueires	s/def	1 alqueire ≈ 11 kg	110	kg
Mostarda	4 alqueires	s/def	1 alqueire ≈ 11 kg	44	kg
Mel	8 arrobas	s/def	1 arroba = 14,7 kg	118	kg
Açúcar	4 arrobas	s/def	1 arroba = 14,7 kg	59	kg
Cebola	200 cabos (réstias)	s/def	1 cabo ≈ 2 a 5 kg	400-1000	kg
Alho	200 cabos (réstias)	s/def	1 cabo ≈ 1,5 a 3 kg	300-600	kg

Elaboração: BORBA (2026)

Na alimentação era básica a presença do biscoito do mar, constituído de uma massa de farinha de trigo e água assada quatro vezes, que os deixavam tão secos e duros a ponto de resistir por uma longa viagem, se bem acondicionados. Para comê-los era preciso umedecê-los. Complementarmente havia carne salgada, peixe seco, arroz, grão-de-bico, azeite, mel e vinho, mas os alimentos se deterioravam facilmente devido ao calor e umidade, apodrecendo nos barris. Também se transportavam animais vivos, como galinhas, cabras, porcos e até vacas, para garantir comida fresca. O prato do dia-a-dia era composto de carne ou peixe e biscoitos do mar, mas era comum racionar alimentos.

A falta de vitamina C levava muitos tripulantes a desenvolver escorbuto, uma das doenças mais frequentes a bordo.

“Durante el viaje murieron muchos tripulantes atracados por secuelas del escorbuto y otras enfermedades, pero principalmente por la dolorosa inflamación de todo el cuerpo, que los impedía moverse. Gritaban, deliraban por la fiebre y se retorcián enloquecidos. El hedor era insoportable. ... La tripulación de 76 hombres, quedo reducida a seis”.⁶⁶

Quanto à água (transportada em barris/tonéis de madeira), logo ficava contaminada, ganhando sabor ruim e com larvas, sendo muitas vezes substituída por vinho ou cerveja rala. Em longas viagens, o racionamento de líquidos era severo, levando à inanição. O armazenamento de água era precário, de forma que, o estoque era rapidamente consumido, além do problema da escassez pela falta de espaço, contribuía às más condições de higiene e o manuseio, tornando-a um produto de baixíssima qualidade para consumo, mas de disputa entre os tripulantes que sofriam com a falta de líquido. Não havia água doce disponível para lavar de a bordo, e a comida era cozida em salmoura, não em água doce.

A tripulação contava com a possibilidade de abastecimento⁶⁷ nas eventuais aportagens, o que nem sempre era possível. Se as condições

⁶⁶ HOSNE (1997), p.46.

⁶⁷ Para os marinheiros que não dispunham de recursos, os oficiais do navio podiam emprestar valores a serem abatidos nos soldos ou nas liberdades, estabelecendo um registro minucioso destas transações.

favorecessem, o recolhimento de água da chuva poderia se tornar a melhor alternativa.

Viagens, por razões de Estado (no caso, de Castela), podiam contar com embarcações e aparelhos mais robustos e mantimentos mais fartos. Bom exemplo foi a expedição liderada pelos irmãos Bartholomé e Gonzalo de Nodal, no início do século XVII, armada com a intenção de encontrar outra passagem do Atlântico ao Pacífico além do já conhecido Estreito de Magalhães. A construção das duas caravelas de oitenta toneladas, concluída em Lisboa em fins de 1618, cruzariam os oceanos (a Nuestra Señora de Atocha e a Nuestra Señora del Buen Suceso, nomenclaturas comuns na devoção católica ibérica). Ambas zarparam de Sanlúcar de Barrameda em meados de 1619, com farta munição, grande número de soldados e com mantimentos para dez meses. A informação sobre a quantidade de mantimentos era improvável, pois dadas as condições de conservação disponíveis, as provisões alimentares não durariam tanto tempo. Nesta, como em quase todas as viagens marítimas de longo curso, haveria alguma escala de reabastecimento e/ou de conserto das naus. Mesmo quando nenhum incidente ocorresse, as rações mal bastavam para as necessidades dos embarcados.

Num caso específico, o do navio Batávia⁶⁸, da Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC = Vereenigde Oostindische Compagnie), em 1629, exemplifica o caos derivado da falta de alimentação:

⁶⁸ O Batávia era um navio holandês (mercante e de passageiros) que fazia sua viagem inaugural e havia partido de Amsterdã, sete meses antes, quando atingiu um recife no Pacífico Sul.

"A comida rapidamente se tornou um assunto de importância crucial para os ocupantes do Batávia. ... comerciante superior e o capitão comiam na grande cabine, ... [havia] grumetes para trazer comida e comissário para servir vinho. Marinheiros e soldados comiam onde dormiam, sentados em seus baús, ... em pratos de madeira com colheres de madeira. ... os homens eram agrupados em turmas de 7-8, e um homem de cada turma atuava como responsável ..., buscando comida na cozinha em baldes e lavando a louça depois. O cozinheiro e seus companheiros comiam por último, vigiando a cozinha, enquanto o resto da tripulação fazia suas refeições".⁶⁹

Havia diferenças na alimentação⁷⁰ servida:

"A qualidade da comida variava consideravelmente, os oficiais comendo melhor do que outros homens de a bordo, suportando uma dieta progressivamente mais ofensiva Algum esforço foi feito para fornecer alimentos frescos ...: além das galinhas vivas, cabras e porcos transportados em currais no convés de armas. Na cabine mais alta na popa havia uma pequena cabana de telhado baixo, na qual se cultivavam vegetais. Era raro que esses suprimentos chegassem às mãos dos marinheiros. Em dias calmos, peixes às vezes eram pescados, mas a tradição do serviço ditava que, não importa quem os puxasse, o primeiro pescado a cada dia ia para o capitão, a dúzia seguinte ou mais para os comerciantes e os oficiais, e assim por diante, seguindo as linhas estabelecidas de hierarquia. Era incomum que sobrasse algo para marinheiros e soldados comuns".

A dieta básica⁷¹ consistia em

Centenas de passageiros e 50 tripulantes refugiaram-se em uma pequena ilha, e os oficiais em botes salva-vidas, dirigiram-se à Java em busca de ajuda.

⁶⁹ DASH (2001), p. 38-42.

⁷⁰ RODRIGUES (2013), p. 323–350.

⁷¹ RODRIGUES (2013), p.323–350.

"carne em barril, legumes e biscoito de mar (hardtack⁷²). Em terra, a carne era curada, esfregando-a cuidadosamente com sal (que retirava a umidade), ou pendurada por um tempo e depois em conserva, sendo repetidamente imersa em salmoura fervente ou vinagre. Ambos os processos matavam bactérias e davam sabor à carne, e podiam produzir resultados surpreendentemente palatáveis quando feitos corretamente. Mas esses métodos consumiam tempo, e aumentavam as despesas. A carne preservada ... precisava ser embebida em água doce antes de ser cozida, mas no mar geralmente era fervida em salmoura, para preservar os suprimentos limitados de água potável a bordo, e emergia, da panela, branca como a neve com sal incrustado. Servida, como era, em um caldo igualmente salgado, podia queimar os lábios e induzir uma sede furiosa".

As pessoas comiam muitas coisas que um humano em outras ocasiões teria repúdio. A falta de técnicas para conservar os alimentos e a falta de cuidados, acelerava o processo de putrefação da comida, levando os nautas a comerem alimentos em péssimas condições. Para complementar o cardápio havia a pesca. A pesca era uma saída natural para quem se encontrava no mar. Em certos momentos esta podia ser a única forma de obter víveres frescos. Uma pescaria chegava a render trezentas unidades, pouco depois de dobrar o cabo da Boa Esperança,

"... deu calma e sempre à vista de terra; e começaram de pescar e tomaram tanto e bom peixe que era para louvar a Nosso Senhor, gorazes e pescadas como as de Setúbal. Creio que a todos abrangeu a festa, e tanto que a nos coube três gorazes, com

⁷² Hardtack ou biscoito de mar ou de marujo - ração de sobrevivência extremamente dura e seca, composta basicamente por farinha, água e, às vezes, sal. Utilizado por marinheiros e soldados por séculos devido à sua durabilidade, era conhecido por quebrar dentes e necessitar de amolecimento em café, água ou gordura antes do consumo.

que mitigamos o fastio de tantos dias de chacina, e assim cozemos e frigimos e nos durou alguns quinze dias para os dias que não eram de carne".⁷³

Em situações críticas, comer solas de sapatos, comidas com vermes, ratos e baratas; e, em desespero extremo, até mesmo a antropofagia.

"A bordo do navio, os oficiais e os marinheiros não só comiam de forma diferente, mas também bebiam de forma diferente. Comerciante e Capitão e os outros oficiais superiores tinham permissão para levar seus próprios suprimentos de vinho e destilados, ...; aqueles que alcançaram a patente de contramestre ou superior também recebiam o dobro das rações de água e cerveja fraca. Os marinheiros só tinham permissão para consumir destilados como profilático contra doenças, e sua água e cerveja eram propensas a ficar verdes com algas nos trópicos. A água potável ficava viscosa e fétida. Ela havia se tornado fortemente infestada por pequenos vermes, que os marinheiros peneiravam com os dentes, e a ração diária de três pintas⁷⁴ era retirada do porão quase tão quente quanto estivesse fervendo".⁷⁵

Consideravam-se necessários (à matalotagem dos navios que viajavam para a Índia): biscoitos, água, vinho, carnes, peixes, azeite, vinagre, sal, grãos, amêndoas, ameixas, lentilhas, mostarda, alho, cebola, açúcar e mel. Todavia, o regime alimentar efetivamente seguido a bordo estava longe do ideal, ... "durante essas travessias, meses e meses na solidão do mar, o cardápio atendia

⁷³ GODINHO (1999), p.505-526. Goraz: peixe de água salgada, de corpo prateado e uma mancha negra característica junto à cabeça. Também é conhecido como besugo.

⁷⁴ Do inglês pint - unidade de medida de volume para líquidos, que equivale a cerca de **568 ml na Inglaterra** (pinta imperial). Na Holanda entre 200 e 330 ml. A pinta holandesa é uma medida de cerveja que tende a ser menor, frequentemente de 250 ml.

⁷⁵ DASH (2001), p.38-42.

menos à nutrição que à manutenção vital”⁷⁶. Era frequente a adoção de medidas destinadas a racionar víveres.

A alimentação de a bordo, em relação ao século XVI, dependia da qualidade e quantidade dos gêneros embarcados, da condição social, da conservação dos gêneros e da duração das viagens. Se acrescentarmos as paradas de abastecimento no percurso como condição da alimentação adequada, pode-se observar que, até o século XVIII, essas condições pouco haviam sido alteradas. Mas a incorporação de vegetais da América ao consumo alimentar das equipagens trouxera novidades. As frutas cítricas são exemplo disso, e a farinha de mandioca também, esta última principalmente em razão de sua durabilidade.

As regras ditadas para uma correta alimentação incluíam um almoço moderado (entre 08:30 e 09:30) com alimentos quentes; um jantar (por volta de 14:00) e ao anoitecer alguns alimentos mais leves como frutas, passas, figos, queijo ou azeitonas. Se necessário a refeição podia incluir restos de alguma das anteriores ou algumas carnes como os enchidos [embutidos]. Logo ao acordar podia ter-se um pequeno biscoito com vinho, o que para muitos era considerado um hábito revigorante.⁷⁷

As diferenças na dieta de oficiais e homens comuns da tripulação, em navios militares ou mercantes, era uma regra com consequências funestas para os comuns. Sinal disso é a profusão de mortos por escorbuto contida no

⁷⁶ CASCUDO (1967), p.369.

⁷⁷ GODINHO (1999), p. 505-526.

relato do soldado Ambrósio Richshoffer, que partiu para Amsterdã em fins de 1628 a fim de tomar parte na expedição da Companhia das Índias Ocidentais que atacaria Pernambuco. O soldado mencionou a decisão dos capitães da frota em parar nas Canárias em 06/8/1629,

"... por se acharem nos navios muitos tripulantes doentes e atacados de escorbuto, que é uma moléstia maligna da qual morreram muitos (...)" . Meses depois, ainda sem ter chegado ao seu destino final, os oficiais ordenaram que se voltasse àquelas ilhas em busca de frutas frescas, mandando distribuir três limões e uma laranja a cada soldado embarcado no final de outubro daquele ano. No Diário, sucedem-se as referências à morte de marinheiros, mas raríssimas foram as de oficiais".⁷⁸

Mas os oficiais também tinham sua parcela de culpa. Com a provável intenção de evitar deserções, as rações dos tripulantes nos primeiros dias da viagem eram mais fartas. Mas, já em alto mar, a distribuição de víveres limitava-se a "4,5 libras de biscoito, 1/2 libra de manteiga e um pouco de vinagre"⁷⁹ por semana. Para comer, por semana, eram alternados os dias (domingos, terças e quintas-feiras) de carne, junto com um prato de favas. Nos demais dias era um prato de aveia mondada⁸⁰ ou cevada ou ervilhas, e algumas vezes

⁷⁸ RISCHSOFFER (1897), p.7-8, 26-27, 32 e segs.

⁷⁹ 1 libra equivalia a 450 gramas.

⁸⁰ Aveia mondada é o termo antigo e tradicional para a aveia descascada ou laminada. Tratava-se do grão integral da aveia que passou por um processo mecânico para remover a casca externa dura e não comestível, preservando o gérmen e o endosperma ricos em nutrientes.

bacalhau, porém, de tudo tão pouco que dois homens com bom apetite teriam devorado as rações de oito.

Nas Carreiras de Portugal, a ração de biscoito do mar era de 200 gramas/dia, acompanhado de vinho (200 a 300ml/dia) e de 750ml/dia de água. O vinho era obrigatório e preferido à água, pois esta apodrecia nos tonéis. Quando disponíveis, a carne bovina ou de porco salgada e bacalhau ou peixe seco eram consumidos em rodízio ao longo da semana. Alimentos frescos originados de animais vivos (galinhas e/ou porcos) eram levados para o consumo dos oficiais e de doentes. Frutos secos (como amêndoas e passas) raramente chegavam a tripulação geral, assim como condimentos (alho e cebola). Na torna-viagem⁸¹ da Carreira das Índias, os mantimentos não eram garantidos pela Coroa, pois todos os espaços visavam ser ocupados por especiarias e metais preciosos, além dos gasalhados permitidos à tripulação.

Num torna-viagem de janeiro de 1504, as naus de Afonso de Albuquerque enfrentariam uma calmaria de 54 dias na costa de Guiné:

“... com pouca água ... sem vinho ou outros estoques; as velas e tudo mais estavam gastos, ... as pessoas começaram a adoecer e, em cinco dias, jogamos pela amurada 76 pessoas. ... havia só mais nove ... estávamos em completo desespero. O

⁸¹ Em geral, a tripulação das viagens de retorno era menor do que a que havia chegado ao destino. Várias grandes expedições marítimas mostram a dificuldade de retorno à Lisboa pela escassez de marinheiros. Aqui vale destacar o fracassado retorno da expedição de Fernão de Magalhães, após ter realizado a primeira viagem de circum-navegação. DRUMOND BRAGA (2021), p. 347-376.

navio afundando ...; não havia qualquer esperança de salvação, a não ser com a ajuda de Deus".⁸²

As calmarias eram agoniantes: a nau poderia se imobilizar por alguns dias e os efeitos do sol derretiam o breu dos mastros e da coberta, desprendendo um odor insuportável. Os cascos estavam calafetados com breu e cera. Já nos primeiros embates com as ondas começavam a fazer água, impondo um constante trabalho de bombeamento de água.⁸³

Em viagem pelo Atlântico, o PJ Francisco Dionísio, em 1563, durante a calmaria de 10 dias na linha equatorial relatou que

"... se dañó la mayor parte de las cosas de comer, porque el aceite, la manteca, la mermelada, y la miel hervían; el agua se corrompía; las pasas, los higos y otras muchas cosas se deñaran".⁸⁴

Em situações dramáticas, os navegantes bebiam urina ou água do mar, cozinhavam os couros dos baús ou ratos, comiam cartas náuticas (que podiam causar a morte pelos produtos tóxicos das tintas), lutavam pela posse de gafanhotos, e, em casos de desespero total, recorrer à antropofagia.

Algumas mudanças ocorreram quando, na Carreira das Índias, foi incorporada a fruta-pão (que acrescia doses de vitamina C, na luta contra o

⁸² CROWLEY (2016), p.163-164.

⁸³ HOSNE (1997), p.46.

⁸⁴ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

escorbuto); e, na Carreira do Brasil, a farinha de mandioca (que substituíra, com vantagens, os biscoitos do mar).



Em 1788, devido a um motim, o navio inglês Bounty acabou não cumprindo sua missão de ir ao Taiti apanhar mudas de fruta-pão para levá-las às Índias Ocidentais, a fim de compor uma alimentação barata para os escravos. William Dampier, no final do século XVII, e James Cook, na década de 1770, já haviam relatado as qualidades dessa fruta calórica, mas não podiam supor que ela também fosse uma importante fonte de vitamina C e não relacionavam suas propriedades com a prevenção/cura do escorbuto. O narrador da viagem de Vasco da Gama, por exemplo, atribuía a cura à misericórdia divina, e não ao sumo dos limões moçambicanos.⁸⁵

⁸⁵ ALEXANDER (2007), p.327-346.

Os marinheiros sentiam os efeitos das reduzidas calorias de suas rações. Para sanar isso, a farinha de mandioca trouxe uma contribuição importante. Desde muito cedo os conquistadores e colonizadores atentaram para o saber indígena no preparo desse alimento. Um dos primeiros a mencionar esse saber e as propriedades alimentícias da mandioca foi Nicolas Barré, em 1555. Menção confusa, que misturou vegetal em espiga (milho) com raiz (mandioca):

"A terra [Guanabara] só produz milho, que chamamos em nossa terra de trigo sarraceno, do qual eles [os indígenas] fazem vinho com uma raiz que chamam Mandi'oc (...). Dela fazem farinha mole, que é tão boa quanto pão (...)"⁸⁶

O preparo da farinha era tarefa de mulheres indígenas, de modos diferentes para atender a diferentes finalidades: uma mais dura e resistente ao tempo, utilizada pelos homens nas expedições guerreiras; outra mais tenra e destinada ao consumo imediato. A durabilidade da mandioca também chamou a atenção de Gândavo⁸⁷, que acreditava que os moradores de São Vicente mantinham a raiz no solo conservada por 20 ou 30 anos, sendo chamado de farinha de pau pelos portugueses.

Frei Vicente do Salvador (em sua História do Brasil, de 1627) tratou das distinções entre os tipos de farinha de mandioca e também a comparou à

⁸⁶ RODRIGUES (2013), p.323–350.

⁸⁷ Gândavo (Pero de Magalhães Gândavo) em Tratado da Província do Brasil e Tratado da Terra do Brasil, descreve com maior cuidado a mandioca, incluindo as características de cada parte da planta e suas utilidades. O termo "farinha de pau" foi dado pelos colonizadores portugueses, pois a mandioca era plantada como uma estaca, ou "raiz de um pau". Essa farinha de mandioca, feita pelos índios, o colonizador chamava de pau para diferenciar da farinha do reino, feita de trigo.

farinha de trigo. Da constatação, pelos colonos, da existência de uma técnica de processamento do vegetal ao seu uso utilitário como alimento pouco perecível e, portanto, adequado às longas viagens marítimas, foi um passo. Nos séculos da colonização lusa, as frotas que seguiam para o reino se ressentiam quando escasseava a farinha de guerra⁸⁸, certamente a mesma que os indígenas usavam em suas guerras desde muito tempo.

No tráfico de africanos, a farinha de mandioca seria a responsável pela preservação de muitas vidas de escravos e tripulantes. O destino do produto era ser consumido nas embarcações negreiras, já que era difícil consegui-la mesmo com a transmigração da planta para partes da África. A correspondência dos governadores de Angola pedindo que os navios viessem do Brasil carregados de farinha de mandioca e outros víveres para o torna-viagem reforçam a relevância do produto nas conexões imperiais lusas e na saúde alimentar dos mareantes. Também o confirmam as repetidas menções à presença dessa farinha nos

⁸⁸ SALVADOR (1627). A farinha de mandioca, também conhecida como farinha-da-terra (sem glúten e rico em carboidratos, usada para farofas, pirões e acompanhamentos), farinha-de-pau ou farinha-de-guerra (fonte rica em carboidratos, fósforo e cálcio, sendo livre de glúten, o que a torna adequada para celíacos), farinha suruí (é leve com grãos finos e se constitui como um alimento de alto valor energético, com teor elevado de amido, contém fibras e alguns minerais como potássio, cálcio, fósforo, sódio e ferro), farinha de mesa (ingrediente tradicional brasileiro, branco e de textura fina ou média, ideal para consumo direto com refeições, farofas, bolos e pirões; rico em carboidratos, sem glúten, e pode ser crua ou torrada) e farinha seca (caracterizada por sua textura grossa e granulada, obtida através da prensa da mandioca ralada, sem passar por fermentação, sendo torrada diretamente).

estoques alimentares dos **navios negreiros**⁸⁹ apreendidos no Atlântico pela repressão dos ingleses até meados do século XIX.

A prática ortodoxa do catolicismo também trazia interdições às dietas dos embarcados: além da divisão entre oficiais e tripulantes comuns, havia os dias de carne e os dias de peixe (Quaresma e outros dias santificados). As mesas da oficialidade constavam: (a) para os dias de carne - jantar de cinco pratos - sopa, cozido, arroz e dois pratos e meio de guisado e assado, e a sobremesa de frutas (verde e seca) e queijo; e, (b) para os dias de peixe - bacalhau ou pescada com batatas, sopa de massa e arroz e manteiga, ovos e um quinto prato da eleição do cozinheiro, ou legumes. Além disso, a mesa dos oficiais era municiada com pão fresco e vinho. Todos os dias pela manhã: chá, café ou chocolate, bolachas e manteiga. Quanto à tropa e à tripulação, tanto para os dias de carne, como para os dias de peixe, acrescentavam-se, se houvesse, algum legume. Legumes e frutas frescas eram capazes de prevenir o escorbuto, mas tê-los frescos a bordo era praticamente impossível no curso de uma longa viagem sem escalas.

Frente à hierarquia, que se manifestava nas diferenças alimentares da mesa dos oficiais em comparação com a dos marinheiros ou soldados comuns,

⁸⁹ Navios de escravatura ou negreiros: realizavam a travessia atlântica atulhados de negros cativos (de 100 a 600, que eram separados por sexo, mantidos nus, amontoados, com as mãos ou pés atados, acorrentados uns aos outros, mal alimentados e sujeitos a doenças. Passavam toda ou grande parte da viagem nos porões, com altura de menos de meio metro cada um. Eram locais úmidos, mal ventilados, apertados e malcheirosos. O índice de mortalidade era elevado, até 25% do número de pessoas embarcadas. Os navios negreiros transportaram cerca de 12,5 milhões de africanos para outras terras, sobretudo para a América. O Brasil foi o país que mais recebeu escravos negros, um total de 4,8 milhões de africanos.

não era surpreendente que os últimos fossem mais acometidos pelo escorbuto do que os primeiros. Desse modo, a doença era produzida socialmente. Um documento entregue, na década de 1790, explicita as dietas diferenciadas a bordo conforme os graus de oficialato. À mesa dos oficiais deveriam sentar-se cadetes, o cirurgião-mor, o auditor, o capitão, o comandante e o capelão do navio. Comissários e escrivães sentavam-se à parte, em uma mesa intermediária. Outros oficiais menos graduados também não se sentavam à mesa dos maiores, embora a comida deles devesse ser a mesma - desde que o oficial de maior patente assim o determinasse ou se eles tivessem dificuldade em cozinhar (ou seja, encontrar um lugar no convés onde pudessem acender o fogão e preparar sua própria refeição). Tudo isso valia para a Armada, repleta de interdições nos moldes hierárquicos criados em terra e dali levados ao mar. Mas em embarcações mercantes também havia diferenças notáveis:

“Nos mais navios de transporte, pertence aos capitães municiarem a sua equipagem, fazendo-se a cozinha da mesma separada da cozinha da tropa, por ser diferente o mantimento com que são municiados, mas sempre se deve praticar a fartura do mesmo mantimento para a dita equipagem no mesmo fogão”.⁹⁰

Todos os alimentos eram distribuídos crus, o que obrigava a que se tentasse cozinhar, tarefa nem sempre fácil. Quando o mar estava muito agitado ou havia chuva e vento forte, não se acendiam fogões no navio. Esses fogões (normalmente dois) eram compostos por caixas de madeira, cheias de areia,

⁹⁰ RODRIGUES (2013), p.323-350.

colocadas na penúltima coberta. Mais tarde passam a estar no convés, sendo a madeira substituída por ferro.

Mesmo nos dias em que o fogo podia ser ateado, conseguir cozinhar uma refeição era sempre uma aventura. A maior dificuldade era, sem dúvida, conseguir chegar, pois as filas eram intermináveis: todos queriam aquecer os seus alimentos, e dois fogões tinham de servir para quatrocentas ou quinhentas pessoas. Um dos maiores cuidados relacionava-se com o fogo. Facilmente se percebe que um navio de madeira rapidamente poderia ficar destruído com o deflagrar de um incêndio. Por isso mesmo, existiam tripulantes incumbidos de vigiar todas as situações potencialmente perigosas, como se pode ver pelo Regimento da nau S. Pantaleão, saída de Lisboa em 1592:

"Tanto que partirdes deste porto ordenareis uma pessoa de muita confiança que tenha cargo de vigiar o fogão o qual se não acenderá senão depois do sol sair e se pagará as três horas depois de meio dia. E não consentireis que pessoa, alguma de qualquer qualidade que seja, acenda candeia ainda que seja em a lanterna sem vossa licença".⁹¹

Apesar dos cuidados, nem todos os passageiros respeitavam as normas de segurança, levando para os seus alojamentos velas acesas para, de noite, poderem ler. Daí surgiam acidentes, como o que nos relata Sebastião Gonçalves, em carta de 1562:

⁹¹ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

"Daí a dois dias, tivemos outro maior trabalho, que foi porque se acendeu o fogo na nau, de noite, depois de cantarem os galos das capoeiras, porque se queimou uma lanterna de pau, por adormecer um moço que a trazia. E começava já o fogo a lavrar, e, todavia, apagou-se prestes, por ser em parte que se podia ver, e a nau estava molhada, de um chuvaireiro".⁹²

Sintoma de que os incêndios deveriam ser relativamente frequentes é a afirmação de Gaspar Correia sobre o desaparecimento de uma nau, em 1513, entre Moçambique e a Índia: "e porque a nau era nova e de boa vela, e não houve tormenta nesta travessia, se presumiu que podia haver desastre de fogo". Os focos de incêndio podiam ser causados também pelo deficiente manuseamento do armamento: "querendo dar sinal a Nau Capitania por ordem do Almirante, com um fuzil ... sobre a varanda, a qual pegou fogo ...".⁹³

Os navios da Carreira da Índia tinham ainda a agravante de transportarem uma carga bastante inflamável. José Carvalho de Mascarenhas, afirmava em 1621, a propósito do incêndio na nau Conceição, provocado por piratas turcos que

"a nau se foi queimando muito à pressa; e com maior violência, dando em uns fardos de cravo que estavam metidos em um camarote, que não parecia senão muito resinada pólvora; e finalmente, tudo quanto vem numa destas naus o é, porque drogas, roupas, canela, pimenta, o que é senão vivo fogo?"⁹⁴

⁹² LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

⁹³ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

⁹⁴ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

8. Condições de Higiene, de Saúde e Doenças

As condições gerais de higiene e saúde levavam à morbidade e mortalidade, principalmente por escorbuto (resultante da falta de vitamina C), cujos sintomas incluíam cansaço, fraqueza, manchas na pele, sangramento nas mucosas e gengivas, feridas na face e dentes frouxos (que caíam); e, por outras doenças (febres, infecções intestinais/disenteria, doenças de pele).

“Uma das causas da precária higiene a bordo era o abastecimento, totalmente inadequado, de água doce. Já que as embarcações dependiam dos ventos, as inevitáveis calmarias prolongavam sua estada em alto-mar, tornando indispensável a restrição da água a bordo, à bebida e cozinha. À impossibilidade de os viajantes se lavarem e o uso de uma mesma vestimenta durante toda a viagem criavam situações altamente propícias ao aparecimento de ectoparasitoses, verdadeiras pragas de piolhos, percevejos e pulgas. Pratos, copos e talheres (quando havia) passavam de mão em mão sem serem lavados”.⁹⁵

As condições pessoais dos tripulantes ficavam muito aquém das necessárias à uma viagem de longo tempo e com limitados recursos alimentares. Pelo fato de muitos tripulantes advir de presídios, de moradores de rua e de escravos, a pré-existência de doenças não era condição incomum, especialmente porque não havia qualquer avaliação sanitária no embarque e os cuidados às doenças, nas naus, fazia-se a cargo de barbeiros ou de alguma congregação religiosa.

⁹⁵ GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105–120.

Não tendo os navios, mesmo em situação normal, grandes condições sanitárias, fácil é perceber quais as dificuldades que se podiam colocar quando a quantidade de pessoas ultrapassava os limites recomendados. A ausência de hábitos de higiene hoje considerados normais, conjugada à inexistência de espaços próprios, nas embarcações, para as necessidades fisiológicas, tinha resultados pouco recomendáveis:

"Estes navios são extremamente sujos e infectos, porque a maior parte da gente não toma o trabalho de ir acima para satisfazer as suas necessidades, o que em parte é causa de morrer ali tanta gente".⁹⁶

Contribuindo de forma decisiva para o degradar das condições de higiene, encontra-se o embarque de animais vivos. Tal hábito, usado como forma de ultrapassar a carência de alimentos frescos, era um potencial foco de doenças e infecções para todos. A situação agravava-se quando, na torna-viagem, se embarcavam animais exóticos (como elefantes) que viajavam até Lisboa. E, além disso, os habituais ratos, pulgas, baratas e piolhos, que aproveitavam o mau acondicionamento dos mantimentos, o clima úmido do porão e os restos de lixo, para se alastrarem ao longo da viagem. A presença de baratas merece inclusivamente alguns comentários:

"uma espécie de animais semelhantes a besouros (...) e que ali [nas naus] há em grande quantidade, que atormentam e molestam grandemente a todos (...) e quando se matam entre as mãos, lançam o maior fedor do mundo. A nossa nau estava toda cheia deles e furam todos os cofres, pipas e outros vasos de pau; o que muitas vezes é causa de

⁹⁶ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

se derramar o vinho e água. Este bicho come também o biscoito e faz nele grande estrago".⁹⁷

O clima das zonas tropicais, sobretudo quando as calmarias imobilizavam os navios por largos períodos, obrigando passageiros e tripulantes a suportar altas temperaturas, acabava por ter consequências pouco agradáveis na higiene dos mesmos. Sendo a água doce um bem tão precioso, pouca era a que se podia desperdiçar na lavagem dos corpos e da roupa. Os piolhos e os percevejos tinham assim ótimas condições para uma existência longa e feliz. Após alguns dias de viagem, as naus eram locais pouco recomendáveis do ponto de vista higiênico e sanitário, ou seja, com excelentes condições para o desencadear de doenças.

⁹⁷ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

Figura 2. Capa da obra de Mister Guillaume Mauran



Fonte: MAURAN (1794)

A taxa de mortalidade era elevada. Há estimativas de que 40 a 50% de uma tripulação morria durante as viagens mais longas (Carreira da Índia ou Carreira

do Pacífico). A tripulação em algumas viagens podia ser reduzida a níveis mínimos. Escalas de abastecimento (Canárias, Açores, Cabo Verde, Brasil, Santa Helena, Moçambique, Goa) para prevenção ou cura de doenças acabaram se tornando uma necessidade nas viagens transoceânicas. Os relatos sobre isso são inúmeros e iniciam-se nos anos 1500, com ênfase na novidade representada pelos vegetais desconhecidos dos europeus naquele período.

Pigafetta⁹⁸ foi um dos que mencionaram os abacaxis de que se valeram abundantemente os navegadores. Ele, como outros, ensaiaria a descrição de uma fruta estranha - "uma espécie de fruto parecido com a pinha, porém que é extremamente doce e de gosto esquisito", mas a necessidade de conseguir algo comestível (não venenoso) em terra estranha levava-os a experimentar, ainda que o **universo mental**⁹⁹ dos homens do início do século XVI estivesse permeado pelo maravilhoso.

O espetáculo de uma paisagem diferente, em um mundo diferente, onde o próprio regime das estações não obedecia ao almanaque, deveria sugerir aos espíritos curiosos um prodigioso laboratório de simplices.¹⁰⁰ Assim é que, com a mandioca, visavam substituir o pão de trigo; com o pinhão da araucária, a

⁹⁸ PIGAFETTA (1525), 60p. Antonio Pigafetta, nascido Antonio Lombardo, pagou de seu próprio bolso uma expressiva quantia para acompanhar e auxiliar Fernão de Magalhães, em sua viagem ao redor do mundo.

⁹⁹ DOMINGUES (1996).

¹⁰⁰ Na botânica e na farmacologia, simplices referiam-se a plantas medicinais ou drogas empregadas em seu estado natural (sem passar por misturas complexas ou alterações em suas propriedades essenciais) usadas na composição de remédios.

castanha europeia; com o abati¹⁰¹, o milho alvo do reino; na carne de tamanduá, a de gado vacum; na jabuticaba, a uva ferral ou a ginja¹⁰². Às vezes, não havia correlação com alimentos familiares, então era preciso acreditar em milagres.

A literatura histórica recuperou descrições de escorbuto entre embarcações desde pelo menos fins do século XV, com casos da doença entre a tripulação de Vasco da Gama e o consumo de frutas cítricas como meio de cura na escala de Moçambique e na chegada à Índia. Com a esquadra de Cabral não foi diferente: ao aportarem na Índia, os marinheiros buscaram avidamente limões e laranjas, bem como carne fresca de aves.

A questão do escorbuto entre os homens do mar, alcança as descrições em 1498, com Vasco da Gama e, em 1500, na esquadra de Cabral. Certos capitães ingleses do tráfico de escravos entre a África e o Caribe encaravam como sobrenatural a recuperação dos doentes de escorbuto pelo consumo de frutas cítricas, mas se recusavam a fazer uma parada de refresco na Jamaica a fim de garantir a sobrevivência de um lote de africanos escorbóticos. Na opinião deles, os cirurgiões que exigiam esse refresco revigorante tinham maquinacões com o demônio, o que explicava a cura. Nas ilhas caribenhas era possível curar enfermos com frutas tropicais vitaminadas.

Nos séculos seguintes, o vínculo entre a ocorrência do escorbuto e as propriedades curativas das frutas cítricas jamais foi esquecido, ao menos no universo da medicina popular. Há notícias de que os portugueses eventualmente

¹⁰¹ Nome indígena para o milho.

¹⁰² Semelhante à cereja, de cor amarelada ou mesmo vermelha, arroxçada ou quase negra.

abasteceram suas boticas na África com xarope de sumo de limões, empregado "contra a corrupção dos humores e demais enfermidades em que se necessita moderar o rápido movimento dos espíritos, sangue, linfas e humores". O emprego genérico desse medicamento não parece indicar seu uso como antiescorbútico, embora os marinheiros reconhecessem seu valor. Isso talvez explique sua existência entre os medicamentos disponíveis numa colônia à qual só se chegava depois de uma longa e difícil viagem marítima. A prevenção do escorbuto não era questão de medicamento, mas, sim, de alimentação adequada.

Frente à hierarquia, que se manifestava, dentre outras coisas, nas diferenças alimentares da mesa dos oficiais em comparação com a dos marinheiros ou soldados comuns, não era surpreendente que os últimos fossem mais acometidos pelo escorbuto do que os primeiros. Muitas foram as naus que chegaram ao Oriente (ou à Lisboa, no caso da torna-viagem) com dificuldades de navegação provocadas pela falta de tripulantes. Foi o que aconteceu à nau S. Martinho, em 1597, segundo o relato do seu piloto, Gaspar Ferreira Reimão¹⁰³:

"não há uma pessoa nesta nau que apareça de noite, porque os que estão em pé ficaram tão cortados das doenças que não tem força pera pegar em um cabo (...), e não há oito marinheiros em pé e quatro ou cinco grumetes, e todos estes foram doentes e andam fracos".¹⁰⁴

¹⁰³ O piloto Gaspar Ferreira Reimão, o autor do Diário de Bordo, da nau São Pantaleão, que era parte de uma armada de cinco navios, sob o comando do capitão-mor Aires de Miranda, para um estudo cartográfico durante a viagem à Índia, realizada em 1595.

¹⁰⁴ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

Em situações deste tipo, a mortalidade acabava por atingir proporções mais elevadas. Um dos motivos da alta mortalidade podia ser o embarque de pessoas já doentes.

"Filados à força, nos meios menos recomendados e promíscuos, ladrões, vadios e mendigos, formavam as equipas dos nossos marinheiros. E, como já não bastassem as enfermidades que no mar e nos trópicos sempre sobrevinham, estes marujos, embarcados sem qualquer inspeção médica, levavam já consigo toda a espécie de doenças".¹⁰⁵

Pouco há de relatos sobre o estado de saúde dos navegantes, embora ocorra menção de moléstias de que sofriam antes do embarque, pois "estes marujos, embarcados sem qualquer inspeção médica, levavam já consigo toda a espécie de doenças".¹⁰⁶

Após a saída de Lisboa, o primeiro mal que atacava grande parte dos passageiros e tripulantes era o **enjoo**:

"... de excessiva moléstia e aflição e às vezes com perigo de vida, nem tem outro remédio mais que a paciência, nem parece que há outro tão veemente e que assim prostre qualquer robusta compleição. (...) já aconteceu morrer alguns desta doença somente e a outros durar toda a viagem até à Índia".¹⁰⁷

Quando atingida a zona da Guiné, era frequente começarem a faltar os alimentos frescos. As refeições à base de alimentos secos e salgados, pobres em

¹⁰⁵ MATOS (1998), p.377-394.

¹⁰⁶ GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105-120.

¹⁰⁷ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

vitaminas provocavam surtos de escorbuto. O **escorbuto** foi, durante muito tempo, incurável. De causas desconhecidas, fazia apodrecer as gengivas e podia causar a morte. Isto apesar de, já em 1507, um piloto anônimo indicar que os refrescos oferecidos pelo rei de Melinde à armada de Pedro Álvares Cabral, tinham provocado melhorias nos marinheiros afetados. Mas só nos finais do século XVII se torna habitual o embarque de frutas cítricas, que vão permitir combater com mais eficácia a doença.

O tempo quente da zona equatorial era fatal para grande parte dos mantimentos: a água ficava com sabor e gosto insuportáveis, a manteiga, o azeite, a marmelada e o mel ferviam e as carnes secas e o biscoito ganhavam bichos. Comer e beber tais produtos era um risco muito grande, mas as alternativas não existiam. As altas temperaturas, para além de destruírem os alimentos, eram por si só uma fonte de doenças.

Na primeira expedição de Vasco da Gama,

“... a devastação por escorbuto tinha avançado, e grande parte da tripulação se encontrava em estado apavorante. Suas mãos e pés estavam monstruosamente inchados; as gengivas, sanguinolentas e pútridas, cresciam por cima dos dentes, de modo que eles não conseguiam comer. O cheiro saído da boca era intolerável. Os homens começaram a morrer”.¹⁰⁸

As **insolações**, aliadas muitas vezes à falta de água que não permitia matar a sede, provocavam alucinações, além de ardidos e queimaduras de pele.

¹⁰⁸ CROWLEY (2016), p.75.

O **frio** também podia ser fatal, como a de um calafate, que faleceu "todo inchado, por se haver metido muitas vezes na água frigidíssima". Os frios mais intensos aconteciam quando as embarcações navegavam ao Sul. Em situações extremas a água quase congelava e os alimentos tornavam-se praticamente impossíveis de ingerir. A falta de água e de alimentos provocou situações dramáticas:

"Não faltaram repastos de cães, como se foram carneiros, nem de ratos, nem de animais mortos e já podres que se encontravam no caminho. E cousas piores ainda. E como a fome é má conselheira, alguns registros de casos de antropofagia se leem nas crônicas".¹⁰⁹

Nesses casos, o gelo e a neve podiam tornar-se companheiros de viagem, como aconteceu em 1508, ano em que a nau de Vasco de Carvalho atingiu os 47º de latitude e oito homens morreram gelados. Queixas sobre o frio quando passaram pelo Cabo da Boa Esperança:

"Quando estivemos na altura do Cabo fazia o maior frio do mundo, com muitas neves, gelos, nevoeiros espessos, que nos deram insuportável fadiga, tanto mais que (...) não tínhamos outro vestido senão de algodão ou de seda mui leve, sem outra coisa alguma que nos pudesse agasalhar do frio ou da chuva e das ondas (...). Aqui padecemos também de menos sede por causa do grande frio e porque a água ao beber-se gelava quase a boca e dentes, o que nos fez durar mais a nossa água".¹¹⁰

Entre as doenças mais frequentes, para além dos enjoos, do escorbuto, das insolações e do frio, encontrava-se a **febre tifoide ou o mal de Holanda**:

¹⁰⁹ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹¹⁰ LOPES & FRUTUOSO (2018).

"... espécie de sarna e corrupção do sangue, umas vezes a modo de botões ou cordas entre a pele e os músculos, outras como um tumor especialmente por baixo das queixadas, ou por dentro das coxas e por baixo do peitoral. É extremamente contagiosa, mas não grandemente mortífera".¹¹¹

Os **tratamentos**¹¹² para todo este conjunto de doenças não eram muito variados. Nem sempre embarcavam médicos, e os cuidados de saúde acabavam por ser prestados por barbeiros e membros de clero. Apesar de existirem várias recomendações régias para que fosse embarcada a botica necessária para os tratamentos ao longo da viagem, muitas são as queixas pelo não cumprimento dessas normas. Em 1530, Frei Vicente Laguna, escreve uma amarga missiva ao rei, na qual afirma que

"los capitanes de las naos, como entran en ellas, luego toman las cosas de la botica y las cosas que V. Alteza manda dar para los dolientes ellos las gastan a su mesa, no ay con que los remediar, y así mueren a desamparo".¹¹³

Era aceite na época que as doenças poderiam ser curadas se se expulsassem do corpo os fluidos prejudiciais. Por isso, grande parte dos tratamentos eram constituídos por suadouros, sangrias, purgas e clisteres. O Pe. Jerónimo Lobo¹¹⁴, em 1621, descreve como muitas doenças foram curadas na nau em que viajava:

¹¹¹ MATOS (1998), p.377-394.

¹¹² GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105-120; SOUZA (2018).

¹¹³ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹¹⁴ LOBO (1625-1634). Publicada em edição de 1971,

"Mas foi Deus servido que obedeceu aos remédios, em especial ao de umas ventosas sarjadas¹¹⁵, eficaz e universal, a fim de aliviar a cabeça do sangue que a ela sobe com a força da febre, pera o que depois de algumas sangrias, como em breve toma o mal grande força, acode-se ao quarto ou quinto dia com as ventosas, logo com pedra bazar, o efeito da qual é fazer suar. Mas se com isso o mal não abranda convém acudir com uma sangria na testa pera evitar os frenesis per razão do sangue que vai à cabeça".¹¹⁶

As sangrias eram o tratamento mais utilizado, com enormes doses de crendices e superstições, podiam seguir rituais bizarros. Acreditava-se que retirando o sangue doente, um novo e mais sã lhe tomara o lugar, expulsando a doença. Este era um método que tinha óbvias contraindicações e que podia levar a um enfraquecimento geral do paciente. Como se isso não fosse razão bastante, o método disseminou-se de tal forma que se tornou, ele próprio uma epidemia. Sangrava-se por tudo e por nada e em quantidades assustadoras. São comuns os relatos de 10 sangrias por viagem.¹¹⁷

Sangrias, aplicação de ventosas e clisteres eram empregados indistintamente, quaisquer fossem os sintomas apresentados pelo doente. As sangrias obedeciam a um ritual que dependia da época do ano, que devia

¹¹⁵ Técnica histórica da medicina tradicional que envolvia a combinação de sucção por vácuo com pequenas perfurações ou cortes superficiais na pele (escarificação). O objetivo era extrair fluidos corporais, incluindo sangue, para supostamente limpar impurezas.

¹¹⁶ Durante os séculos XVI e XVII, era extremamente popular na medicina, especialmente no Oriente e, posteriormente, na Europa (introduzida pelos árabes), como um antídoto universal contra venenos e peçonhas.

¹¹⁷ GODINHO (1999), p. 505-526.

obedecer a momentos astrologicamente favoráveis.¹¹⁸ Gaspar Ferreira Reimão, no seu Diário de Navegação da Nau S. Martinho (1597), descreveu sua atribulada viagem, contando que o número de doentes é elevado e há pessoas que são sangradas "20 vezes ... morreu o sota-piloto que muito sentimos por ser bom companheiro, de grande febre que lhe deu, sangrando 12 vezes e acabou o sangue".¹¹⁹

Segundo alguns testemunhos, as sangrias acabavam por constituir um negócio. Na nau S. Roque, em 1602, o barbeiro queixa-se ao capitão de que havia marinheiros e soldados que sangravam os pacientes, tirando-lhe clientela. Um dos acusados argumentava que barbeava e sangrava os amigos, mas gratuitamente. Estes tratamentos acabavam muitas vezes por provocar a morte dos que, supostamente, se deveriam curar. Na nau N. Sra. da Penha de França, em 1612, faleceu o governador André Furtado, conforme a descrição de Sebastião Prestes:

"... morreu de uma purga¹²⁰ que tomou fazendo câmaras de sangue¹²¹, e vindo doente, depois que a tomou nunca teve uma hora de saúde, antes foi para pior e fazia

¹¹⁸ GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105–120.

¹¹⁹ REIMÃO (1597).

¹²⁰ A **purga** implicava no uso de laxantes fortes feitos de ervas, óleos e outras substâncias. Era uma limpeza intestinal forçada para tentar salvar o marinheiro de infecções graves; pois era crença da época que o corpo precisava *expulsar o humor corrompido* (as toxinas) para curar febres e infecções.

¹²¹ Historicamente, durante os períodos medieval e renascentista, o termo câmara era usado como sinônimo para diarreia. A expressão "câmaras de sangue" era usada para descrever a

muitas câmaras de sangue de modo que disto acabou (...) abriram e acharam o coração negro e o fígado duros e as tripas inchadas, não sabemos, ..., uns dizem que era peçonha, mas eu não sei o que era".¹²²

No caso do **escorbuto**, sem quantidade adequada de vitamina C, os sintomas se apresentavam depois de 68 dias no mar tenebroso e os homens começavam a morrer após o 84º dia, sendo que em 110 dias podia acabar com uma tripulação inteira.¹²³ Os tratamentos atingiam um grau de violência ainda mais elevado. Havia, no entanto, outros cuidados com os doentes: antes de qualquer tratamento, o paciente deveria confessar-se. Só depois poderia ter acesso aos cuidados de saúde. E havia, por parte dos membros do clero, uma preocupação em fornecer-lhes uma alimentação cuidada, embora, muitas vezes, não fosse possível manter esta dieta alimentar. E os missionários eram frequentemente obrigados a defenderem-se dos ataques de outros passageiros, que lhes tentavam roubar os alimentos destinados aos doentes.

"Vasco da Gama deixou Lisboa em 08/7/1497 com três caravelas. Dentro de 11 meses, após sete etapas horrendas e tendo sacrificado 120 dos seus 160 marujos ao escorbuto, foi o primeiro a alcançar Calcutá no Oceano Índico. No dia 20/9/1519, Magalhães partiu (...) com cinco caravelas; após 38 meses em alto mar, descobriu o Estreito que recebeu o seu nome; 247 dos seus 265 tripulantes foram vitimados pelo escorbuto..."¹²⁴

evacuação de fezes com grande quantidade de sangue ou sangue escuro digerido (hoje chamado de melenas).

¹²² LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹²³ CROWLEY (2016), p.72

¹²⁴ GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105–120.

Desnutridos, maltrapilhos e sujos, os marinheiros reuniam meios propícios para serem vítimas de doenças infectocontagiosas, já que fungos, bactérias, vírus, protozoários, toda a sorte de parasitas, encontrava nas embarcações um ambiente ideal para a sua proliferação. As causas mais frequentes de óbito a bordo eram febres de origens diversas e distúrbios digestivos. O boticário Henrique Dias, embarcado na nau São Paulo (1560), que em missão às Índias registrou uma epidemia de febre a bordo. Sem isentar-se de sua responsabilidade, o boticário registrou:

“E veio a cousa a tanto, que houve muitos dias juntos 350 doentes, e dia que se davam 78 sangrias; e sangravam, por meu mandado, o barbeiro da nau, o piloto e sota-piloto e um grumete que o fazia muito bem.”¹²⁵

Existiram locais de apoio e formas de controle dos doentes. Em Lisboa, desde cedo houve a preocupação de vigiar os navios que chegavam do Oriente, para evitar que, passageiros ou tripulantes atacados por doenças contagiosas, desembarcassem. Em 1492, uma Provisão de D. João II determinava que “nenhum navio passasse ... aguardariam o período de impedimento, ...”. Sem ter prazos fixos, o impedimento¹²⁶ era variável. Em caso de suspeita de peste, os navios eram obrigados a voltar atrás: “... veio tanta gente doente que não couberam no esprital, e os meteram per outras casas”.

¹²⁵ BRITO (1735). p.17.

¹²⁶ O termo quarentena, que pressupunha o isolamento por 40 dias, só vai ser usado em 1657.

Arrolando uma lista de doenças¹²⁷ que ocorreram nas Carreiras de Portugal e de Espanha, encontram-se aquelas que atingiam a quase totalidade dos mareantes: enjoos; febres e doenças psicossomáticas (como o mal das calmarias¹²⁸); doenças parasitárias (como a sarna); infestação por piolhos e percevejos. Em graus variáveis de intensidade e de gravidade: varíola, sarampo, malária, escarlatina, caxumba, coqueluche, tétano, doenças pulmonares (como a tuberculose), disenteria, hepatites, febre tifoide, difteria e escorbuto (mal de Angola).

Por grau de gravidade, o **escorbuto** ou *mal de Luanda* ocupa o primeiro lugar dentre as preocupações com surtos a bordo. A doença era causada pela falta de vitamina C (ácido ascórbico). Durante muito tempo, foi atribuído, ao continente africano e à população negra escravizada, a origem dos males que acometiam os nautas. A doença se manifestava com a inflamação nas gengivas, acarretando a perda de dentes, e os sangramentos decorrentes causavam a anemia e, em casos extremos, a morte. Pela falta de vitamina C na dieta alimentar durante o longo período de travessia em alto-mar, a incidência da doença era sempre uma certeza. Quando as tripulações passaram a consumir frutas cítricas (lima, laranja e limão), mesmo de que forma empírica, puderam combater a doença.

¹²⁷ GURGEL & LEWINSON (2010), p.105–120. Mal de Luanda por sua ocorrência nas costas desta região da África.

¹²⁸ Doenças psicossomáticas ou questões emocionais que se manifestam após um longo período de estresse.

A **febre amarela** é uma doença infecciosa transmitida por insetos. O vírus não é transmitido de uma pessoa para a outra, ocorrendo a transmissão apenas quando o mosquito (*Aedes aegypti*) pica uma pessoa ou primata (em geral, macaco de florestas tropicais) infectado, e depois pica uma pessoa saudável. O mosquito é originário da África e emigrou daquele continente para a Europa e Américas a partir do século XVI nas embarcações de escravatura.¹²⁹

As **sarnas ou escabioses** eram a denominação genérica, até meados do século XIX, de qualquer erupção na pele, chegando a confundir-se com outras lesões cutâneas produzidas por sífilis, lepra, entre outras. A doença causa reação inflamatória, urticária e coceira intensa. A transmissão parasitária se dá por meio do contato, especialmente em locais onde se reúnem muitas pessoas (como eram as embarcações) e com péssimas condições higiênicas. Os banhos de mar¹³⁰ foram utilizados com bastante eficácia no tratamento da sarna pela inexistência de medicamentos específicos.

¹²⁹ No final do século XIX, o médico cubano Carlos Finlay (1833-1915) defendeu que o mosquito era o verdadeiro transmissor da febre amarela, mas isto só seria confirmado anos mais tarde. No Brasil, a primeira grande campanha vitoriosa contra a febre amarela foi chefiada pelo médico sanitarista Oswaldo Cruz. As medidas sanitárias tomadas pelo então Diretor de Saúde Pública, como a criação de brigadas de mata-mosquitos e a vacinação obrigatória geraram muita polêmica à época. Entretanto, garantiram a erradicação da febre amarela no Rio de Janeiro em 1907. Nos anos 1930 do século XX, a Fundação Rockefeller começou a produzir vacinas em larga escala.

¹³⁰ GOMES (2007), p.167-168. D. João, príncipe regente, dado o seu descuido com a higiene pessoal, foi submetido a banhos de mar para tratar de escabiose, “numa caixa de madeira, dentro da qual era mergulhado nas águas da Praia do Caju, nas proximidades do Palácio São Cristóvão”.

A **disenteria** era/é uma infecção intestinal grave que provocava diarreia intensa acompanhada de sangue, muco ou pus, sendo acompanhada por fortes cólicas abdominais e febre. Os sintomas: forte dor e cólica na barriga, com febre (acima de 38°) e calafrios, além de náuseas e vômitos, cansaço intenso, dor de cabeça e sensação contínua de precisar evacuar, mesmo com o intestino vazio. O principal perigo da disenteria era a desidratação decorrente da grande perda de líquidos e nutrientes nas evacuações.

O **tifo exantemático** (conhecido como tabardilho ou tabardilha)¹³¹ era/é transmitido ao ser humano por vetores como piolhos, pulgas e carrapatos (comuns nas más condições higiênicas das embarcações). Os sintomas incluíam febre alta e prolongada, dor de cabeça intensa, calafrios, dor no corpo, manchas vermelhas na pele (exantemas) e mal-estar generalizado. Já a **febre tifoide** era causada por bactéria (*Salmonella Typhi*), ocorrendo pela ingestão de água ou alimentos contaminados com fezes.

“... medida tomada frente ao suposto caso de tabardilho. No desespero de encontrar uma solução, o Capitão mandara distribuir laranjas a todos os viajantes, um recurso que funcionaria para o escorbuto, mas não para o tifo. O certo é que não se sabia o que combater e como fazê-lo. A despeito da elucidação de determinadas doenças ter

¹³¹ Termo derivado do grego – typhus - que significava fumaça, vapor, dado o estado de intensa confusão mental dos pacientes infectados. A transmissão acontece principalmente através da picada de um piolho contaminado e, além do comprometimento neurológico, pode haver tosse, diarreia, icterícia e rash cutâneo¹³¹, que em geral inicia-se nas axilas. Quando não tratado, sua taxa de letalidade é de 20 a 30% e sob estresse, os que conseguiam se recuperar, podiam sofrer reativação da doença.

sido possível, a maioria das narrativas são pouco esclarecedoras sobre o quadro clínico que vitimava os viajantes transoceânicos”.¹³²

A **hanseníase ou lepra ou Mal de São Lázaro**: doença infectocontagiosa que ataca as células cutâneas e nervosas periféricas e se manifesta por nódulos e lesões na pele com diminuição da sensibilidade e pode causar atrofias, paralisias e incapacitação física permanente. O termo lepra englobava uma série de outras afecções de pele semelhantes à hanseníase, mas de causas diversas. A origem da doença é incerta, mas muito do estigma e preconceito existentes em relação à doença vem do fato de ela ter sido descrita na Bíblia, sendo considerada uma forma de punição de Deus aos pecadores. As narrativas religiosas indicam que o diagnóstico era feito por sacerdotes, religiosos, e não por médicos. Os portadores da doença eram afastados do convívio social, expulsos das cidades, obrigados a usarem roupas e luvas que cobrissem o máximo do corpo, e mesmo um sino, que anunciasse sua presença; não poderiam se casar, trabalhar, entrar em casas, hospedarias ou igrejas. Antes de ser cientificamente descrita era crença que a doença fosse hereditária ou transmissível sexualmente, levando a mais discriminação e isolamento. A doença chegou ao Brasil com o início da colonização, não havendo consenso se trazida por europeus ou africanos. As primeiras medidas para contenção e controle da doença datam do século XVIII, com a construção de lazaretos, hospitais e asilos, todos controlados pela Igreja Católica.

¹³² GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105–120. Mal de Luanda por sua ocorrência nas costas desta região da África.

Eventualmente, trazida do continente europeu, a **peste bubônica** acompanhava os viajantes; nas regiões mais frias, castigavam-nos as afecções pleuropulmonares, então conhecidas por *prioris*.

A morbidade e mortalidade no mar dependiam também do destino da viagem. A mortalidade podia ser devastadora, agravada pelos elementos climáticos, pela ausência de regras de higiene, alimentação deficiente, inexistência de cuidados profiláticos e inadequada assistência. A subnutrição era um dos fenômenos mais comuns nas viagens longas, com o acréscimo da falta de água e de alimentos frescos.¹³³

A costa da África, onde entre outras doenças infectocontagiosas grassava a **malária**, era considerada um inferno para os europeus. Um exemplo é o relato de Frei Luís de Souza (1555-1632), que nos Anais de D. João III (1628), escreve sobre o destino de uma armada portuguesa de 1528:

“ ... 600 doentes! Não espante o número, em frente do que vou dizer-vos. A armada de Nuno da Cunha ... levava 2.500 homens, fora os do mar, deixara 200 doentes em Zanzibar, 150 em Melinde, outros 200 levou a malignidade do ar pestilencial de Mombaça; em Moçambique se enterravam 400.”¹³⁴

A assistência a bordo das naus não bélicas era parca e desastrosa. O custo elevado na constituição de uma botica e a remuneração de profissionais habilitados era severamente ponderado. Desde 1472, no Regimento dos ordenados

¹³³ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹³⁴ GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105–120.

e mantimentos da gente de peleja e de soldo na cidade de Tanger¹³⁵, o governo português determinava que ao físico se pagassem 5.000 reais; ao cirurgião, 3.000; e ao boticário, 400. Se por ventura o físico fosse também cirurgião, ele deveria receber 6.000 reais. As cifras explicam a causa de um maior número de boticários a bordo das embarcações, cujos serviços eram economicamente mais vantajosos para os empreendedores¹³⁶, mas também ampliava a (ir)responsabilidade sobre os atos que causaram muitas mortes

“Cruzando o Atlântico, rumo à costa Africana e ao Brasil, sulcando o Índico em direção à Índia, muitas Armadas partiam sem físico, cirurgião ou boticário e, às vezes sem botica. Apenas o barbeiro, acumulando funções de sangrador, (...) perante uma medicina ausente ou ineficaz, pobre em recursos humanos e farmacológicos, ignorante e crédula pelos conceitos bizantinos que seguia, a doença e a morte a bordo provocaram muitos insucessos e tragédias...”¹³⁷

Os medicamentos que permaneciam disponíveis nas boticas a bordo eram poucos e seus efeitos terapêuticos nulos ou de pouca monta. Na formulação das receitas estavam incluídos sangue de animais, flores, raízes e ervas do campo, além de substâncias abjetas como fezes e urina. De uso frequente eram as pílulas comuns, feitas à base de açafrão, mirra ou acefar (larva de alguns insetos, sem cabeça), amassados em sumo de funcho, água cidreira, água rosada ou vinho branco – panaceia considerada eficaz contra todos os

¹³⁵ Promulgado por D. Afonso V, em 1472.

¹³⁶ Físico equivaleria ao Clínico Geral. GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105–120.

¹³⁷ CÚCIO FRADA (1997), p.5.

males.¹³⁸ Seu uso era indistinto, servindo mais como um placebo¹³⁹, do que um medicamento. Outros tratamentos envolviam distribuir tisanas/chás, consideradas como bebidas medicinais ou relaxantes preparadas pela infusão ou decocção de ervas, flores, raízes ou frutos em água quente.

Os tratamentos e os cuidados eram encarados como mais um serviço à vontade de Deus. O padre Pêro Parra faz o relato do que se fez a bordo da sua nau, apenas no trajeto de Moçambique para a Índia, em 1564:

“Iamos cada dia, pela manhã cedo, a visitar os doentes; levamos o que era necessário ..., e mais ataduras, para sangrar ou curar chagas. Fazia-se com os doentes tudo o que boamente se podia fazer, do que o físico mandava; faziam-se no nosso camarote cristéis, enxaropes, tisanas e amendoadas; e para as purgas davam-nos um pequeno de Alexandrino¹⁴⁰, o qual ajudou muito para sustentar a gente pera que não morressem. Fazíamos mais, cada dia, para jantar, duas panelas, muito grandes, uma de galinhas e outra de lentilhas, e pelo rol víamos o que haviam de comer; o qual se dava com ordem, de tal maneira que os doentes comiam muito bem e ficava, às vezes, para os outros pobres sãos, que morriam de fome, porque neste pouco caminho, em nossa nau, faltou pão; com a matalotagem nossa supriu a tantos, que tínhamos pão para os doentes e para os sãos, e dia havia que dávamos 2 a 3 sacos de pão a doentes e sãos, e sobejou-nos pipa e meia de biscouto. Também dávamos aos doentes, pelas manhãs cedo, e as noites, pão com uma pequena cota de marmelada ou passas, que para tudo isto não faltavam esmolas ..., uns ofereciam suas capoeiras [compartimento para aves], outros

¹³⁸ GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105–120.

¹³⁹ Substância ou procedimento inerte (sem princípio ativo ou valor medicinal real). O efeito placebo ocorre quando o tratado apresenta uma melhora, simplesmente por acreditar que está recebendo um tratamento eficaz.

¹⁴⁰ SOUZA (2018), p.17-19; CASCUDO (1967), p. 376-380. A expressão refere-se ao uso de uma planta medicinal, conhecida como **alexandrino (ou erva-lombrigueira)**, que era administrada aos tripulantes doentes para fazer **purgas** (limpezas intestinais/laxantes) e combater parasitas.

mandavam pão branco e passas, de maneira que chamavam a nosso camarote Casa ou Caixa da Misericórdia. Para os pobres doentes, que estavam mais maltratados, ordenamos que se fizessem catres de aduelas de pipas, e se pusessem em bom lugar, para que não acabassem a vida no convés. Com estas diligencias, e com a graça de Deus, não morreram senão três homens soldados, que um deles entrou doente em Lisboa, quando se embarcou. Seja por tudo glorificado Nosso Senhor.¹⁴¹

Os **acidentes** eram comuns num espaço cheio e nem sempre bem arrumado. Havia também a quebra de regras óbvias de segurança. As quedas, dos homens ou de objetos, eram recorrentes. As tempestades também eram propícias à ocorrência de acidentes, porque exigiam, quase sempre, a manobra das velas, que era um dos trabalhos mais arriscados de se fazer no mar. Numa das viagens de 1563, para a Índia,

“... caiu um dos marinheiros que andavam pondo, de arriba da gávea, no mar, e da força que trouxe, rompeu onze degraus por donde sobem à gávea, e deu nas mesas da guarnição, que estão por fora da nau, em que quebrou um pé e se pisou todo, e das mesas caiu no mar, aonde andou nadando quase uma hora, até que o tomaram. Este marinheiro, salvou N. Senhor milagrosamente, por ser muito devoto de Nossa Senhora, porque com ter um pé quebrado, e os focinhos e olhos, e sem saber de nenhuma maneira nadar, e com o mar andar bem picado, pelo grande vento que fazia, nadou sempre com tanto animo e esforço, como pessoa que não tinha nada e que toda sua vida aprendera a nadar”.¹⁴²

Quedas durante a pesca ou acidentes com armas também podiam acontecer:

¹⁴¹ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁴² GODINHO (1999), p. 505-526.

“... muitas cousas de notar. Primeiramente nos caíram ao mar um moço de um fidalgo, que estando lavando uma camisa na mesa de guarnição, lhe deu a vela com uma polia e o lançou ao mar, e nós acudindo à grita saímos à varanda e o vimos alevantar as mãos ao céu, parece-me que já da segunda ou terceira vez e, segundo diziam, não sabia nadar. A nau ia com vento galerno [aprazível]. Foi lastima vê-lo morrer. Logo lhe rezamos umas ladainhas e outras orações. O segundo que caiu foi um grumete, estando pescando no lais [ponta da verga] ..., e mergulhou assim desatinado e nunca mais apareceu”.¹⁴³

Em 1562, um dos missionário a bordo relata os problemas com acidentes, bem como, a mortalidade que provocam:

“Nesta nau morreram ... 16 ou 17 homens; e nos caíram três homens ... ao mar sem perigarem nem fazerem nada, e pegavam-se em algumas cordas que vão por bordo da nau; e também caírem alguns paus por vezes da gávea sem acertar em ninguém. E uma vez caiu uma tábua do mastro grande no convés, entre alguns homens que ali estavam, e quis Nosso Senhor que não fez mal a nenhum, Estas e outras muitas mercês fez Nosso Senhor nesta nau. Outro mancebo nos caiu ao mar vindo correndo pela altura do Cabo de Boa Esperança, o qual se tomou, ..., mas quis Nosso Senhor que o trouxeram à nau. Isto foi aos 09/6 e ficaria meia légua da nau e andaria uma hora primeiro que o tomassem. E vindo à nau, vinha esmorecido sem poder falar, o qual mandou o capitão levar pera o seu camarote onde lhe deram todo o necessário, e os fidalgos uns lhe davam a camisa e outro o pelote [peça de vestuário antiga, de abas largas e grandes] e carapuça [tipo de chapéu ou capuz em formato cônico, semelhante a uma touca] e outros a capa, de maneira que o fizeram muito bem com ele”.¹⁴⁴

¹⁴³ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁴⁴ GODINHO (1999), p. 505-526.

Mesmo sem tempestades e ataques piratas, inúmeros acidentes podiam provocar a morte, ou no mínimo, algumas escoriações nos que iam embarcados. O capitão da nau Conceição, acima referida, não chegou a enfrentar os turcos. Junto à Santa Helena, ao passar pelo convés, "arrebentou o virador, e desandou o cabrestante com tanta fúria que, alcançando-o uma barra dele pelos peitos, o matou sem dizer uma só palavra, não fazendo dano a nenhuma outra pessoa dos que estavam presentes".¹⁴⁵

A maioria dos acidentes relacionava-se com quedas. Inúmeros testemunhos descrevem este tipo de ocorrência, ou em manobras de navegação, ou por descuido, ou ainda por alucinações provocadas por doenças. Os navios eram obrigados a trazer uma bóia de salvação, constituída por um barril no qual estava presa uma longa corda. Segundo alguns relatos, não era muito eficaz: "é raro o que se salva, tanto assim que, de quatro que no decurso da viagem caíram do nosso galeão, só um grumete se salvou, pegando-se à corda de um balde que acaso estava lançado a bordo".¹⁴⁶

Por vezes, os acidentes rodeavam-se de aspectos mais ou menos caricatos. Em 1649, um soldado da armada do galeão São Lourenço cai à água, aguentando-se duas horas à superfície.

"Teve tanto alento, que, quando chegou a ele o batel, ainda o achou vivo sobre a água. (...) trouxeram-no ao nosso galeão, assim por estar mais perto, como porquê de caminho levassem o capelão; porém, como não tiveram acordo para lhe mudarem os

¹⁴⁵ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁴⁶ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

vestidos no batel, aquela mesma frialdade lhe extinguiu de sorte o calor natural, que, quando chegou ao galeão, já vinha desacordado".¹⁴⁷

A faina de mastros era um dos momentos mais perigosos, sobretudo quando o mar ou o vento não estavam favoráveis. Normalmente, as quedas dos mastros tinham consequências fatais, quer a queda terminasse no convés, quer terminasse no mar. Mas houve situações em que, inacreditavelmente, os marinheiros sobreviviam: em 1562, na nau S. Filipe, um marinheiro caiu do mastro principal,

"e da força que trouxe, rompeu onze degraus, por onde saem a gávea, e deu nas mesas de guarnição, que estão por fora da nau, em que quebrou um pé e se pisou todo. E das mesas caiu no mar, onde andou nadando quase uma hora, até que o tomaram".¹⁴⁸

Também os bruscos golpes de mar podiam ser fatais para os mais incautos. Na nau Conceição, em 1621, um passageiro foi arrastado pela água, nunca mais sendo visto.

9. Cotidiano de a bordo

No cotidiano de a bordo era preciso estabelecer rotinas, pois o confinamento era prolongado, o medo constante do desconhecido e a saudade

¹⁴⁷ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁴⁸ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

de casa. Conflitos internos aconteciam e a convivência forçada em um espaço pequeno tornava o clima ainda mais difícil. Por outro lado, muitos tripulantes embarcavam motivados por trabalho, soldos, riquezas, fé ou esperança de ascensão social.

“Quando havia bom tempo, os passageiros podiam permanecer na coberta, usufruindo o ar do mar, conversando, entretendo-se com alguns jogos, cantando em coro ou improvisando representações teatrais. Em mau tempo, ficavam espremidos sob a coberta, com seus volumes/cargas, em um ambiente de promiscuidade e vítimas de tonturas. Durante as tormentas, para não atrapalhar o trabalho dos marinheiros, eram encerrados no porão do navio, onde havia falta de ar e de luz”.¹⁴⁹

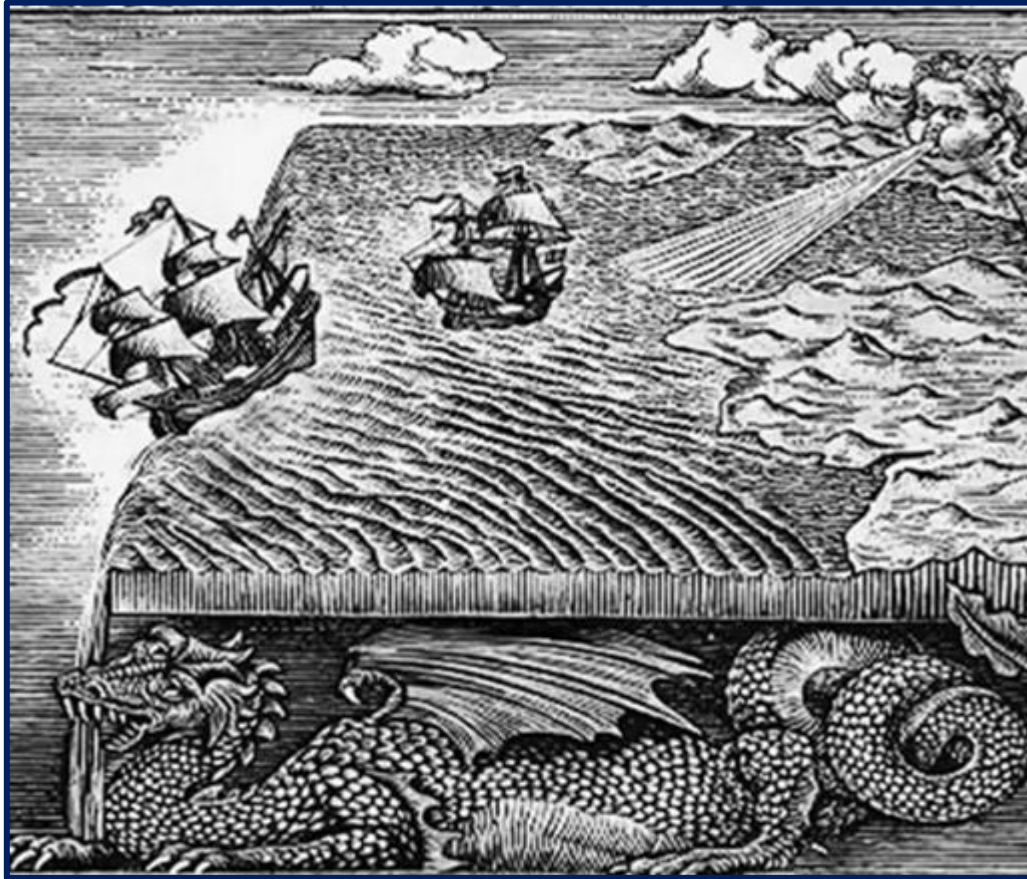
No embarque levavam-se crenças e medos¹⁵⁰. O imaginário popular identificava a presença de monstros marinhos: kraken (espécie de polvo gigante), sereias, peixes colossais, dragões, serpentes e criaturas híbridas capazes de engolir embarcações. Essas criaturas eram vistas tanto como perigos quanto como avisos divinos.

No ideário dos embarcados, a terra era plana, mas com abismos: o temor era que o mar oceano tivesse fim e que naus caíam num abismo infinito. A crença popular era de que o mundo tinha um fim abrupto. Temiam que, ao navegar demais para o oeste, os navios caíam num abismo infinito ou em águas/mares ferventes.

¹⁴⁹ HOSNE (1997), p.39-42.

¹⁵⁰ Ver Anexo 4.

Figura 3. Terra plana e abismos oceânicos



Fonte: <https://www.megacurioso.com.br/educacao/>

A rotina exigia trabalho 24 horas por dia, incluindo turnos de 4 horas, para escalas que determinavam os diferentes papéis a desempenhar: levantar, baixar, ajustar e reparar velas; bombear água do porão; pescar; cozinhar; limpar o

convés; carregar ou reorganizar a carga; e, vigiar o horizonte, o tempo, sol e estrelas. Dormia-se pouco, pois o trabalho era árduo, intenso e perigoso. Os grumetes tinham tarefas pesadas e perigosas, muitas vezes expostos ao vento, ao balanço das ondas e ao risco de quedas,

Na rotina de lazer e vícios, a fim de lidar com o tédio, medo e isolamento, marinheiros jogavam cartas e dados, cantavam, fumavam tabaco e consumiam álcool. No aspecto religioso, a presença de, pelo menos um, capelão, era comum, com missas e rezas¹⁵¹ para pedir proteção em uma época marcada por inúmeras superstições. Como uma medida de controle social e para distrair os marinheiros, quase sempre eram celebradas missas para acalmar os ânimos e aliviar as tensões geradas pelos dias no mar. Havia distribuição de bênçãos, para incentivar a tripulação a ter uma vida religiosa em alto mar, livre de pecados.

"O tédio testava a paciência de todos a bordo durante a longa viagem para o sul, Entre as refeições, os passageiros e a tripulação passavam o tempo com fofocas e jogos. Havia canto e, às vezes, a tripulação encenava peças amadoras. Jogar com dados era popular, embora tecnicamente ilegal, e damas e ticktack¹⁵² eram amplamente jogados. Alguns oficiais liam por recreação, embora a maioria dos livros disponíveis fossem os textos religiosos ...".¹⁵³

Entre as crianças e adolescentes de a bordo havia grumetes e pajens, que eram meninos entre 9 e 16 anos (muitas vezes órfãos ou recrutados de famílias

¹⁵¹ BORBA (2025). Coleção Riograndense, n° 131.

¹⁵² Ticktack - jogo de tabuleiro para dois jogadores, que utiliza uma base semelhante à usada para gamão e outros jogos similares. Não confundir com Tic Tac Toe, que é o Jogo da Velha.

¹⁵³ DASH (2001), p. 38-42.

pobres), que realizavam trabalhos pesados como de adultos, recebendo pouco soldo e sofrendo maus-tratos. O cargo mais baixo era o dos pajens, com 8 a 15 anos, escalados para lavar o convés, recolher restos das refeições e realizar outros trabalhos gerais. Eram de origem pobre e faziam os trabalhos mais duros, sem perspectiva de progredir. Os de “boas famílias” eram protegidos do capitão e tinham a vida mais leve. Os aprendizes tinham entre 17 e 20 anos, faziam os trabalhos mais difíceis e perigosos, como subir até o cesto de observação no mastro principal; estender e recolher velas; e acionar as bombas que retiravam a água fétida do porão.

“Infelizmente para as pessoas a bordo, a deterioração dos suprimentos de água coincidiu com o início do tempo escaldante, o que fez com que passageiros e tripulantes - muitos deles ainda vestidos com o tecido grosso adequado para um inverno do Norte - suassem profusamente e desenvolvessem sede, que só era intensificada pela dieta salgada. O racionamento era necessário para conservar o precioso suprimento de vinho e água, por mais intragável que se tornasse. Quase todos os marinheiros, por mais pobres que fossem, possuíam um copo para receber sua ração; servir em um jarro comum inevitavelmente levava a disputas violentas”.¹⁵⁴

Para combater o ócio ocorriam leituras da Bíblia, sempre permitidas e estimuladas. Com o alto nível de analfabetos, a Bíblia era lida por religiosos ou alguém letrado de a bordo. Entre os livros mais apreciados estavam os romances de cavalaria (estilo Don Quijote). Essa literatura era considerada de tal forma licenciosa que, por um decreto com data aproximada de 1560, ordenava-se

¹⁵⁴ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

aos religiosos que confiscassem tais volumes e que emprestassem, em troca, obras edificantes. Em 1566, um missionário espanhol espanta-se com

“grandísimo número de libros de caballerías y deshonestos, que eran un lazo del demonio, en que los envanecía y enloquecía, con gran daño de sus ánimas, en torpes pensamientos y pláticas. Éstos quitamos muchos, y otros los dejaban ellos mismos. Muchos avían que en viéndonos, dejaban el juego, escondían los naipes, dados, etc. y libros dañosos; algunos con amor, otros con temor, no los dando, echábamos en la mar, cuando la razón y el bien delos mismos lo pedia, siempre todavía procurando hacerlo con amor y suavidad”.¹⁵⁵

Menos edificantes ainda eram alguns livros que por vezes circulavam nos navios - os livros desonestos. Esses livros, botamos ao mar, com o consentimento dos respectivos donos, devidamente mentalizados e arrependidos; e, sendo possível, ao que parece, recompensados, pois sabemos dum homem a quem deram três bons livros em troca de um pecaminoso.

A literatura aprovada pelos oficiais do navio e pelos sacerdotes era a de carácter religioso e moralista. Alguns padres liam essas obras em voz alta para uma assistência atenta ou enquanto passeavam pelo navio, procurando atingir, pela pregação, aqueles por quem passavam. As cerimónias, festividades e outras atividades religiosas também funcionavam como formas de ocupar o tempo livre. Até a doutrina se tornava um entretenimento:

¹⁵⁵ GODINHO (1999), p. 505-526.

"A quem soubesse melhor rezar o Pater Noster, Ave Maria, Credo e Salve Regina, e repetir os Mandamentos, davam de beber um púcaro de água, que lá ficava no convés dependurado ao lado de um barril do líquido precioso".¹⁵⁶

"Dizia-se também a doutrina cristã, cada dia, com a qual se fez muito fruto, porque nela se faziam algumas digressões sobre as perguntas, donde se tiravam alguns abusos da nau, como são jogos, ler livros de cavalarias, livros desonestos. Acerca destes livros, foi tal o proveito que botamos no mar muitos; uns vedados, outros sem título de quem os fez, outros de cavalarias. Parece certamente que todos vinham a nosso camarote, a registrar seus livros e horas de rezar, e logo diziam: «Padre, se não são bons, botem-se com as outras no mar".¹⁵⁷

Desenvolveram-se distrações para ajudar na convivência: observar/ajudar as manobras do navio, encenar peças teatrais ou participar de jogos de azar e fortuna. Estas diversões eram muito importantes, principalmente para os passageiros que não tinham funções específicas de a bordo.

Os missionários, para além das funções religiosas, tinham ainda os doentes para ajudar. Já os restantes passageiros deitavam mão de outros passatempos. Os jogos de cartas eram um deles. Enquanto passatempo era fortemente reprimido pelos religiosos devido às apostas e conflitos gerados, o que num espaço pequeno e densamente povoado podia ser potencialmente perigoso.¹⁵⁸

¹⁵⁶ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34. Púcaro: pequena caneca com asa para beber água ou para extrair líquidos de outros vasos maiores.

¹⁵⁷ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁵⁸ GODINHO (1999), p. 505-526.

Por isso numa das naus, de 1567, os padres conseguem convencer todos que jogavam cartas que as rasgassem “ou as deitassem ao mar”. Quando necessário faziam-se algumas concessões, mas sempre dentro de um controle férreo:

“Nestes dias trabalhamos por evitar os juramentos, palavras desonestas, altercações que de noite tinham uns com os outros, jogos ilícitos, pejejas e em tudo proveu o Senhor de remédio, porque o capitão mandou apregoar pela nau que nenhuma pessoa jogasse mais que o trunfo [escolha de naipe de maior valor, no jogo de cartas, que vence as outras escolhas] e as taboas [tabuleiros]”.¹⁵⁹

Os **jogos** (particularmente os jogos de azar) ocupavam lugar de destaque entre as diversões a bordo. Não eram raros os casos de homens que perdiam tudo o que possuíam, gerando desordens e conflitos, o que desagradava consideravelmente aos oficiais do navio e aos religiosos. Por várias vezes se tentou proibir tais jogos a bordo. No regimento da nau S. Pantaleão, que largou de Lisboa a 07/4/1592, o rei é muito claro nas ordens que dá ao capitão: “não consentireis que pessoa alguma jogue armas, vestidos e outras fazendas e jogando as mandareis pregar ao pé do mastro para a todos ser notório”. Contudo, na prática, havia grande dificuldade em impor essas normas. Os jogos de azar estavam enraizados nos hábitos das tripulações. O padre Arboleda, em carta redigida após chegada à Índia e com data de 13/01/1561, contentava-se “com poder alcançar deles que não jogassem, senão trunfo, tabuleiros ou xadrez”.¹⁶⁰

¹⁵⁹ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁶⁰ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

O **teatro** era utilizado com uma dupla função, de distração e de doutrina cristã. As representações a bordo procuravam ilustrar alguns dos episódios mais importantes das Sagradas Escrituras. O teatro permitia quebrar "a monotonia daquelas viagens sem fim", não só a "representação em si mesma", mas também "os longos ensaios e preparativos trabalhosos, em que entravam passageiros, soldados e embarcações".

Numa carta de um jesuíta de 1574, Pe. Bartolomeu Vallone, que relatou a exibição de vários autos a bordo da nau em que viajou. O papel do teatro enquanto forma de ocupação e distração a bordo está bem patente nas suas palavras quando diz que "era preciso encher o tempo e criar um enredo atraente para os passageiros e tripulantes do barco". Um auto sacramental intitulado Tentações de Cristo no Deserto, que ocorreu na nau Santiago, em 1585, terminava com Cristo vencendo o diabo, que foi o inferno (representado pelo fogão de bordo).

Ligada ao teatro, há a salientar a Festa do Imperador, com tradições em Portugal, celebrada logo após o Natal ou no período do Pentecostes. O costume determinava a eleição de um imperador, geralmente entre alguém mais humilde, e a consequente inversão dos papéis sociais. Há registros da ocorrência desta festividade (com muitas semelhanças com o Carnaval). Num relato de 1610, fala da eleição de um imperador no dia de Pentecostes, com trocas de oficiais e um banquete que durou 3-4 dias:

"Vestiram-no depois ricamente e puseram na cabeça a coroa imperial. Escolheram também fidalgos para seus criados e oficiais às suas 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".

No dia seguinte,

"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 festa, 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. (...) comeram depois os cortesãos do imperador e, por fim, serviram toda a gente ali embarcada, à volta de trezentas pessoas".¹⁶¹

A passagem do cabo da Boa Esperança merecia felicitações especiais – "com grande alegria e gritaria de todos os que estavam no navio". Esta passagem tinha um efeito psicológico muito importante porque representava a ultrapassagem de uma das fases mais complicadas numa viagem até à Índia ou no seu regresso.¹⁶²

Outras atividades de carácter lúdico encontravam também lugar nestas longas viagens da Carreira da Índia. É o caso das touradas, ou, se preferirmos, simulações de touradas. O papel do touro era desempenhado por tintureiras e tubarões que eram frequentemente pescados pelos marinheiros durante as calmarias. Tiravam-lhes os olhos, lançavam-nos no convés e divertiam-se andando à sua volta, fingindo toureá-los enquanto eles se debatiam, sem,

¹⁶¹ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁶² GODINHO (1999), p. 505-526.

contudo, se aproximarem em demasia "com receio de seus dentes tão afiados, iguais e talantes como se fossem navalhas". Em 1570, são pescados tubarões

"de 12 a 15 palmos, e junto da cabeça mui largos, e a mesma cabeça grande com três ordens de dentes estranhos. Tomaram-se na nau mais de 200, não para comer, senão para passatempo, cortando as barbatanas e quebrando os olhos, os tornavam a lançar no mar".¹⁶³

Uma outra simulação ocorreu durante uma procissão no Dia do Corpo de Deus e teve como objetivo deixar o convés livre para o cortejo passar. O touro era representado por uma canastra¹⁶⁴ e, no meio do entusiasmo, muitos subiam às antenas desocupando o caminho a percorrer pela procissão.¹⁶⁵

A **música e o canto** constituíam também formas de diversão. Há notícia de cerimônias religiosas onde se ouviam instrumentos musicais, o que nos permite supor que esses instrumentos poderiam ser utilizados também noutros momentos, ainda que, provavelmente, sempre com fins religiosos. O canto era também muito apreciado, e não só o canto religioso. O padre Belchior Nunes Barreto, em carta com data de 1551, conta que na nau em que viajou se ouvia, algumas vezes, música de cantigas profanas. Quando isso acontecia, uns meninos órfãos que os missionários levavam para a Índia, apressavam-se "a cantar outras mais honestas, e assim com o gosto do canto eram [os viajantes]

¹⁶³ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁶⁴ Variedade de cesta quadrangular entretecida com ripas flexíveis de madeira; larga e pouco alta, com ou sem tampa.

¹⁶⁵ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

constrangidos a deixar cantigas que prejudicavam suas almas e ouvir as cousas de Deus embuçadas debaixo daquele canto".¹⁶⁶

Por fim, os **leilões**, que eram frequentes a bordo. Após as pescarias, era hábito leiloar-se o primeiro pescado, que revertia, normalmente, para uma confraria ou obra pia. O primeiro pescado foi comprado pelo piloto pela quantia de 5 cruzados. Para além do peixe era frequente leiloar-se também os bens dos defuntos. O escrivão fazia o inventário dos mesmos e mandava vendê-los em hasta pública. Por vezes, água e alimentos eram leiloados, quando estes bens começavam a rarear, atingindo os seus preços, frequentemente, valores exorbitantes.¹⁶⁷

Havia também eventos em que membros da tripulação contavam sobre suas expectativas para com o resultado da viagem. Muitas vezes, imaginavam encontrar terras míticas, com riquezas imensuráveis: El Dorado e Trapalanda (locais lendários na América do Sul) ou reino de Preste João (mítico rei cristão na Etiópia/África).¹⁶⁸

A vida a bordo não era fácil, quando pensamos no quadro geral dos séculos XVI e XVII, e nas dificuldades, físicas e mentais, que uma viagem transoceânica apresentava. A hierarquia e a disciplina eram a chave do controle, em conjunto com a religiosidade. O galeão São Tiago, no regresso a Lisboa, em 1602, enfrentou pequenos motins a bordo, então o capitão, Antônio de Melo de

¹⁶⁶ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁶⁷ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁶⁸ CROWLEY (2016), p. 30-32 e 379-381.

Castro, destruiu o livro de carregação, as vias e os regimentos de navegação, diversos papéis e a pedraria.^{169/170}

Numa missiva de 1557, se apresenta uma descrição genérica das condições de uma viagem:

"... os que navegam ... não nos pode contar senão quem o passa, nem o pode entender e crer senão quem o vê passar; e assim como os homens, que, primeira vez se viram na hora da morte, lhes parece que nunca ouviram falar nela, ... desmaios mortais como os que se passam nos balanços que as naus fazem; ... machadadas que dão os mares ... vendo muitos mortos e lançados ao mar. E todos os outros com quem fica e entre os quais anda, vê-los a todos de continuo para morrer de fome, de sede, de doenças gravíssimas; e de perigos do mar inumeráveis, de baixios, de penedos, de costas, d'encontros de naus, e ...!"¹⁷¹

¹⁶⁹ Livro de carregação = Livro de Registro do Manifesto ou de Conhecimento de Carga refere-se ao registro oficial e obrigatório de todas as mercadorias embarcadas em uma embarcação. Vias de navegação = roteiros, rotas principais: a) Carreira da Índia: contornando a África pelo Cabo da Boa Esperança, estabelecida no final do século XV, continuava a ser a principal via portuguesa para especiarias e produtos orientais no século XVII; b) das Américas (Espanha): exploração dos oceanos Atlântico e Pacífico, com transporte de prata e ouro para Sevilha e Cádiz; c) do Atlântico Sul (Brasil): para tráfico negreiro e transporte de açúcar e pau-brasil; e, d) Expansão Holandesa: por meio da VOC (Companhia Holandesa das Índias Orientais) e WIC (Companhia Holandesa das Índias Ocidentais), desafiando o monopólio luso-espanhol e dominando o comércio no Nordeste brasileiro; e, Regimentos de Navegação: a) Regimentos das Latitudes: instruções para determinar a posição do navio usando astrolábio e quadrante; b) Cartas de Marear e Portulanos: mapas náuticos com linhas de rumo (azimutes), que facilitavam a navegação com a bússola; c) Técnicas de "Volta do Mar": para uso dos ventos alísios e correntes marítimas do Atlântico, fundamental para contornar a costa africana e retornar da América; e, d) Instrumentos de Bordo: bússola, astrolábio, balhastilha e ampolheta, como padrão para garantir a segurança em alto mar.

¹⁷⁰ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁷¹ LOPES; FRUTUOSO & GUINOTE (1998).

10. Religiosidade e Espiritualidade

A religiosidade¹⁷² nas Grandes Navegações foi o principal pilar ideológico e motivador da expansão marítima. Unindo interesses comerciais e fé cristã, potências católicas como Portugal e Espanha encaravam as viagens como uma extensão das Cruzadas, buscando expandir o território da Igreja e converter povos. A conquista de novos mundos era vista como uma missão divina para combater infiéis e propagar o catolicismo, intensificada pela perda de fiéis na Europa devido à Reforma Protestante.

A expansão foi justificada perante o Papa, que concedeu Bulas, garantindo o domínio das novas terras sob a condição de evangelização dos nativos.¹⁷³ Nesta época, cruzam-se inúmeros interesses políticos, econômicos e religiosos, do que resultam a instituição da Inquisição em Espanha e, na sequência, em Portugal.

A **Inquisição espanhola**¹⁷⁴ foi estabelecida em 01/11/1478 pelos Reis Católicos, Fernando II (de Aragão) e Isabel I (de Castela), e destinava-se a identificar os hereges entre os convertidos do judaísmo e do islamismo ao catolicismo. A regulação da fé dos católicos recém convertidos foi intensificada

¹⁷² AVELAR (2019), p.139-149.

¹⁷³ RODRIGUES (2019), p.134-148.

¹⁷⁴ PÉREZ (2003); GREEN (2011).

após os decretos reais emitidos em 1492 e 1502, que ordenavam a judeus e muçulmanos à conversão ao catolicismo ou a deixarem Castela.

A 31/3/1492, apenas três meses após a conquista de Granada, os reis católicos emitiram o Decreto de Alhambra sobre a expulsão dos judeus de todos os seus reinos. Os judeus tinham até 31/7/1492 para escolher entre aceitar o batismo ou deixar o país para sempre, embora lhes fosse permitido levar consigo todos os seus bens, desde que não fosse em ouro, prata ou dinheiro. A razão dada para justificar esta medida foi a recaída de muitos convertidos devido à proximidade de judeus não convertidos que os seduziam e os mantinham no conhecimento e na prática do judaísmo. Os judeus tiveram de vender tudo o que não podiam carregar: as suas terras, as suas casas e bibliotecas, e converter sua riqueza em uma forma mais portátil. O resultado foi que grande parte da riqueza da comunidade judaica permaneceu em Espanha. A punição para qualquer judeu que não se convertesse ou partisse era a execução sumária. Entre 165 mil e 400 mil judeus teriam deixado a Espanha, muitos deles perdendo o seu meio de subsistência e pagando impostos exorbitantes aos funcionários dos portos ao partirem; cerca de cinquenta mil decidiram ficar. A Inquisição Espanhola não estava subordinada ao Papa, mas sim aos Reis Católicos. Funcionava como instrumento não só da ortodoxia religiosa, mas também da política real. A Inquisição só foi definitivamente abolida nos reinos hispânicos em 15/7/1834.

A **Inquisição Portuguesa**¹⁷⁵ foi uma instituição da Igreja Católica que perseguia, julgava e punia pessoas acusadas de cometer crimes considerados heréticos. A heresia mais frequentemente perseguida pelo tribunal eram as alegadas práticas judaizantes dos chamados cristãos-novos. Foi formalmente instituída em Portugal por meio de uma solicitação de 1515 do rei D. Manuel I, para poder cumprir com o compromisso de casamento que havia selado com Maria de Aragão (filha de Fernando e Isabel). Mas, as dificuldades financeiras do reino protelavam a implantação e D. Manuel I apostava em ter o financiamento dos judeus, em retardar a decisão de expulsão, e, em manter-se em paz com a Igreja e a Espanha. Uma das alternativas foi dar refúgio para os perseguidos pela Inquisição (principalmente descendentes de judeus), na colônia brasileira. Após a divisão do Brasil em capitanias hereditárias, em 1534, a imigração voluntária intensificou-se.

A atuação da Inquisição no Brasil teve início tardiamente. Inicialmente funcionou por meio de visitas, mas posteriormente a ação passou a se apoiar cada vez mais nos agentes locais, cujas denúncias eram enviadas para o tribunal de Lisboa, onde eram analisadas por inquisidores e retornadas com o eventual mandato de prisão. Portugal nunca chegou a criar um tribunal da Inquisição no Brasil.

Esta face da implementação das decisões religiosas coincide com o período inicial das grandes navegações, quando navios ibéricos eram obrigados a levar sacerdotes para conduzir missas, confissões e garantir a disciplina da

¹⁷⁵ MARCOCCI (2011), p.17-40; LIMA (1999).

tripulação através da fé. Era comum que navegantes em perigos extremos recorressem à devoção Mariana (Nossa Senhora dos Navegantes) e a santos de devoção popular para evitar naufrágios e tempestades. Ocorriam várias práticas e rituais religiosos de a bordo, sendo a rotina religiosa estruturada e obrigatória. Nos serviços diários era comum a recitação de Salve Rainha, além de ladainhas e confissões. Nas naus das Carreiras, para missas e sacramentos, sempre havia um capelão¹⁷⁶, bem como para batismos e cerimônias fúnebres. As longas viagens eram adaptadas para que as partidas coincidissem com datas religiosas (Calendário Litúrgico), para favorecer uma predisposição espiritual positiva na tripulação.

As naus eram frequentemente batizadas com nomes de santos, da Virgem Maria ou de conceitos teológicos, refletindo a devoção das Coroas, dos armadores e dos oficiais. Era comum a realização de votos/promessas em momentos de crise, que resultavam em doações ou peregrinações caso a tripulação sobrevivesse. Diante de tempestades ou calmarias prolongadas, os marinheiros recorriam a invocações diretas ao sagrado, com vários momentos de oração: "ao romper do dia ... cantar uma oração ao mar, que é repetida por toda a gente", durante quase uma hora; à noite, ao som do apito do mestre: "rezar um Pai Nosso e uma Ave-Maria", durante quase uma hora. Em risco de naufrágio: ardentes preces, ladainhas e até procissões.¹⁷⁷

¹⁷⁶ A Espanha chegou a estabelecer uma jurisdição eclesiástica própria para a Marinha.

¹⁷⁷ BORBA (2025), Coleção Riograndense, nº 131, contém aspectos de religiosidade implementados na barca francesa Duc de Chartres, durante a viagem de Cádiz a Buenos Aires, que naufragou na costa sul-atlântica. O Capelão era espanhol, mas parte dos passageiros era de

Apesar da rigidez oficial, o ambiente marítimo era propício a desvios. A Inquisição, com frequência processava marinheiros por práticas consideradas heréticas, blasfêmias ou superstições que misturavam a fé ortodoxa com crenças populares e rituais mágicos para acalmar o mar.

No mesmo espectro, há a referir os **medos imaginários**, ligados às superstições que perduravam nas mentes dos que enfrentam o mar oceano. Apesar do melhor conhecimento das zonas recém descobertas eliminar gradualmente muitas das crenças, não as faziam desaparecer. Por isso, o aparecimento de um monstro no Brasil, em 1564, "disforme tal qual nunca se viu (...) uma criatura que não era nem peixe nem animal". Em 1600, vários são os marinheiros da Nau S. Simão que, durante uma tempestade,

"afirmaram, que uma tarde destas viram envoltos entre estas furiosas ondas muitos peixes muito grandes, com as cabeças fora da água, de espantosas e medonhas figuras. ... aquilo não eram peixes, senão diabos, porque nunca tais peixes, nem de tais figuras se viram no mar, nem em tais tempos de tormenta andam peixes sobre as ondas, antes fogem delas e se vão abaixo, onde não sejam maltratados do quebrar dos mares".¹⁷⁸

Um século depois (em 1699), o capitão do patacho N. Sra. da Candelária, descreve uma ilha desconhecida perto do arquipélago de Cabo Verde, habitada de aves e monstros. Um dos espécimes apresenta-se com oito palmos de altura,

membros da Cia. de Jesus, principalmente da Europa central. Quando do naufrágio em janeiro de 1744, na costa de areia (atual litoral do Rio Grande do Sul), toda as expressões de religiosidade frente ao perigo foram registradas pelo PJ Melchor Strasser.

¹⁷⁸ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

dentes de quatro dedos e resistente aos tiros que lhe são dirigidos. Descreve também uma mulher que sai das águas:

"Tinha todas as perfeições até à cinta, que se discorrem na mais formosa, e somente a desfeavam as grandes orelhas que tinha, pois lhe chegavam abaixo dos ombros, e quando as levantava, lhe subiam a distância de mais de meio palmo por cima da cabeça. Da cinta para baixo toda estava coberta de escamas, e os pés eram do feitio de cabra, com barbatanas pelas pernas".¹⁷⁹

Para consolo dos navegantes, a fé, entre tripulantes e passageiros, doentes ou sadios, permanecia incólume. Era ela que enfrentava desafios, a falta de assistência humana e vencia, enfim, o medo. Desta forma, as embarcações podiam navegar sem médico, cirurgião, boticário ou barbeiro, mas dificilmente o faziam sem levar consigo imagens de santos protetores ou de seus representantes terrenos, os religiosos. Estes, a despeito de seu conhecimento escasso, com frequência tornaram-se os médicos de bordo - médicos de almas e de corpos.¹⁸⁰

Nas naus da Carreira, a partida de Lisboa ocorria na época da Páscoa o que ajudava a uma predisposição psicológica em que a religião ocupava um lugar central no acalmar dos espíritos. Os perigos, encarados como sinais da ira divina, deviam ser aplacados com a ajuda dos religiosos que seguiam nos navios. Um exemplo clarividente dessa grande disponibilidade religiosa é que o

¹⁷⁹ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁸⁰ GURGEL & LEWINSOHN (2010), p.105-120.

Rei obrigava todos a entrarem a bordo confessados e comungados para poderem seguir viagem.

As instruções para os missionários são precisas, mas não apresentam uma receita única sobre as práticas a bordo. Uma alteração relevante durante o século XVI é a proibição, após o Concílio de Trento (1545-1563), da realização de missas com consagração do vinho e do pão. A partir daí celebrava-se uma cerimónia que ficaria designada por missa seca. A principal razão era a falta de recato e de condições, quer físicas, quer espirituais, para levar a cabo uma cerimónia com a dignidade que se impunha.¹⁸¹ As práticas religiosas iam muito além da missa. Ladainhas, orações, estudo da doutrina, cantigas, confissões e procissões eram também correntes.

A religião era "guardada a bordo dos navios como em terra".¹⁸² De fato, os condicionamentos que rodeavam uma viagem, como as que eram efetuadas pelas naus da Carreira da Índia, com a duração que implicavam, os perigos e sobressaltos que envolviam e os medos que suscitavam, conduziam inevitavelmente a uma maior aproximação, por parte do homem, da prática religiosa.

Os navios da Carreira da Índia viam-se frequentemente confrontados com a ira dos ventos e dos mares, não raras vezes fatais. Vários são os testemunhos

¹⁸¹ GODINHO (1999), p. 505-526. Missa seca: antiga forma de devoção católica, que consistia na celebração de todas as partes da missa (leituras, orações, ritos iniciais e finais), exceto a consagração e a comunhão.

¹⁸² LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

daqueles que, perante a fúria da natureza, deixam transparecer, nos seus escritos, o pânico e o desespero causados por esses momentos. Diogo de Couto descreve-nos o temporal que atingiu a nau São Tomé:

"entre as cobertas parecia que andavam todos os espíritos danados com o estrondo das coisas que nadavam e davam umas nas outras e que corriam de bordo a bordo, de maneira que aos que abaixo descia se lhes representava o último Juízo".¹⁸³

E se o perigo podia acontecer a qualquer hora, a noite potencializava os receios, como nos mostra o Pe. Manuel Álvares, embarcado na nau São Paulo: "Andamos com esta tormenta parece me que dois dias e duas noites. As noites não pareciam senão imagens do inferno".¹⁸⁴

Nestes momentos em que se antevia o espectro da morte, os homens transformavam-se. O desespero dava, por vezes, lugar ao mais cruel egoísmo, como aconteceu no naufrágio da nau São Tomé no percurso de regresso a Lisboa. Junto à Terra do Natal, o navio começa a meter água em grande quantidade. Agravando a situação, um forte temporal elimina qualquer hipótese de salvar a embarcação. O batel é lançado ao mar e rapidamente fica cheio, não havendo lugar para todos. Entre os que conseguem abandonar o navio estava D. Joana de Mendonça, jovem viúva que regressava à capital para se recolher a um convento. Levava consigo uma filha com menos de dois anos, que entrega à ama enquanto desce para o batel, que rapidamente se começa a afastar.

¹⁸³ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁸⁴ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

"D. Joana vendo que lhe ficava a filha na nau, a qual via estar no colo de sua ama, que de lá lhe mostrava com grandes prantos e lástimas, foram tantas as mágoas e coisas que disse, que moveu a todos a chegarem à nau e pedirem a menina à ama, ... o que ela não quis fazer, dizendo que também a tomassem, senão que a não havia de entregar: e nunca a puderam persuadir a outra coisa, por muito que sua senhora lhe pediu com lágrimas e piedades ... E porque nisto houve detença e a moça estava emperrada, e a nau dava uns balanços cruelísimos, foi forçado afastarem o batel ... foi com grande compaixão da triste mãe, que estava com os olhos na filha com aquela piedade com que todas se costumam pôr nos seus, que muito ama. E vendo que lhe era forçado deixá-la (...), virou as costas para a nau, e pondo os olhos no céu, ofereceu a Deus a tenra filha em sacrifício ..., pedindo a Deus misericórdia para si, porque sua filha era inocente, e sabia que a tinha bem segura".¹⁸⁵

O egoísmo e o desespero na tentativa de fugir à morte não ficaram por aqui. No batel, que ia muito pesado, os oficiais

"fizeram grandes requerimentos que se lançassem algumas pessoas ao mar, para se poderem salvar as outras; o que aqueles fidalgos consentiram, deixando a eleição d'elas aos oficiais, que logo lançaram ao mar seis pessoas, que foram tomadas nos ares e lançadas nele, onde foram submergidas das cruéis ondas sem mais aparecerem".¹⁸⁶

Um provérbio português da época confirma-o de forma inequívoca: Se queres aprender a orar, entra no mar. A presença de religiosos a bordo permitia uma regular assistência espiritual aos viajantes. O capelão, que fazia parte da equipagem do navio, era o responsável por todas as atividades de carácter

¹⁸⁵ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁸⁶ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

religioso realizadas de a bordo. No seu desempenho, era amiúde auxiliado por missionários, em particular jesuítas, que marcavam presença frequente nestas embarcações. Por vezes iam também embarcados altos membros da hierarquia religiosa - bispos e arcebispos - para tomar posse de dioceses orientais. Nas naus em que viajavam, as cerimónias religiosas eram geralmente mais cuidadas e solenes (o mesmo acontecendo quando embarcava um vice-rei), o que contribuía para intensificar o fervor religioso.

Entre as atividades religiosas, as missas ocupavam lugar de destaque. Eram celebradas geralmente aos domingos e dias santos, junto à proa ou à popa, onde se colocava um altar. Nas naus em que viajavam vários religiosos, bispos ou vice-reis, era comum celebrar-se missa todos os dias, reservando-se para os domingos e dias santificados as cerimónias cantadas. As missas de ação de graças por motivos ligados à navegação eram frequentes. Após uma tempestade era habitual agradecer-se a Deus o privilégio de se estar vivo. O mesmo acontecia quando eram ultrapassados obstáculos reconhecidamente complicados, como o cabo da Boa Esperança.

As missas eram acompanhadas de pregação. Para além da doutrina, os sermões procuravam chamar a atenção dos fiéis para a necessidade de evitar certos comportamentos a bordo, criticando fortemente a imoralidade de muitas práticas cotidianas e atribuindo as culpas de diversos males passados à degradação dos costumes.

As tempestades suscitavam o fervor religioso dos navegantes. Na viagem de 1554, o Pe. Diogo de Soveral conta que o vice-rei, que ia no navio, pediu aos

missionários que dissessem "as ladainhas e orações para que se abrandasse aquela tormenta e benzeram a água, deitando-a no mar com muitas relíquias do lenho, e outras atadas num cordel".¹⁸⁷

O perigo de naufrágio originava ardentes preces. Frei Nuno da Conceição, na viagem da nau N. Sra. do Bom Despacho, em 1630, conta que, estando a nau em muito mau estado e em risco de se afundar, os passageiros e tripulantes "puseram um crucifixo grande atado ao mastro da mezena, e com lágrimas e suspiros, ao outro dia, a gente de joelhos lhe pediu misericórdia". No galeão São Lourenço, em 1649, após o navio encalhar num baixio, "saí ao convés com uma imagem de Cristo, Senhor Nosso", e o resultado foi que "se prostraram todos de joelhos com as lágrimas nos olhos, a mágoa e dor no coração, a voz em grito, rompendo os ares pedindo a Deus misericórdia".¹⁸⁸

Frequente nos navios, era a realização de **procissões**. Havia-as nas datas festivas, mas também por ocasião de dificuldades vividas a bordo. O Pe. Soveral menciona a organização de

"muitas procissões nos dias de festa ..., onde se levava um crucifixo e as vezes relíquias de muitos santos encastoadas numa caixinha, indo todos os padres cantando e outros cantores ...; iam todos por sua ordem e o vice-rei atrás, e no castelo da proa estava um altar onde se punham todos de joelhos e pediam a Deus misericórdia ... se tornavam para a popa com sua ladainha, ou cantando algum salmo com trombetas e flautas".¹⁸⁹

¹⁸⁷ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁸⁸ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁸⁹ GODINHO (1999), p. 505-526.

Estes acontecimentos, implicando uma certa teatralidade, eram ocasiões de muita comoção e todos assistiam ou participavam nelas com fervor. As atividades religiosas que tinham lugar à noite, fossem elas procissões, exortações espirituais ou outros modos de oração, não aconteciam por acaso. O Pe. Belchior Barreto considera-as extremamente proveitosas, pois para além do maior silêncio que se faz sentir nessa altura, esse "é o tempo em que as práticas ruins e viciosas comumente reinam mais".¹⁹⁰

Um dos sacramentos mais importantes praticados a bordo era o da **confissão**. O Regimento da Nau São Pantaleão, em 1592, obrigava todos os viajantes a se confessar antes da partida, sob pena de não receberem a ração alimentar. Os padres a bordo contavam com a ajuda de crianças ou criados dos nobres embarcados para juntar todos, quando possível, para estas práticas. Seguindo o que dizem alguns padres embarcados:

"E así asentamos de dictar, todos os días, à note, humas ladainhas públicas e así se fes todos os días que andamos no mar, en o qual día de Pascua comencé a plegar e dio-me Nuestro Señor, forças, per su bondad, para perseverar este ejercicio todos os domingos e santos a qual fazia acabada a misa".¹⁹¹

As confissões e as procissões eram muito apreciadas. No primeiro caso porque aliviavam as culpas de cada um. No segundo caso porque permitia a participação de todos e dava um tom de normalidade e solenidade, muito

¹⁹⁰ GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁹¹ GODINHO (1999), p. 505-526.

importante no equilíbrio emocional e espiritual de uma população que era colocada à prova para além das suas capacidades de entendimento.¹⁹²

O Padre Francisco de Pina embarca, em 1561, na frota que levou o vice-rei D. Francisco Coutinho. Cabia aos padres tentarem reproduzir também um certo sentido de normalidade, embora os trabalhos por que passavam os religiosos:

“Até aqui vos contei do passo da viagem; agora vos escreverei acerca do nosso proceder. Já vos escrevi como dizíamos missa, cada dia, e no cabo dela, dizíamos umas ladainhas, e a tarde, dizíamos outra cá na proa aos marinheiros e soldados. Fizemos também os ofícios da Semana Santa e de Endoenças [solenidades religiosas que se realizam na Quinta-Feira Santa], fizemos dois altares: um para o ofício e outra para onde se havia de adorar a cruz, ordenando-se tudo com panos de seda e não faltaram devotos para que o ordenassem; ofereceram muito dinheiro; deu-se a oferta à Misericórdia, porque vinha uma caixa sua na nau. Ao dia de Corpus Christi fizemos uma procissão. Algumas outras vezes tivemos, em festas principais, também missas cantadas, com suas vésperas, ...”¹⁹³

Face às dificuldades que as grandes viagens apresentavam podia crescer um certo sentido fatalista e de esmorecimento, o que não era difícil a qualquer mortal, dentro do quadro mental dos séculos XVI e XVII, deixar-se abater. Contra tal problema recomendavam os jesuítas que se passeasse pelo navio para respirar ar puro e aliviar a cabeça, evitando ficar demasiado tempo nos camarotes sem conviver com as outras pessoas. Um sentimento muito comum era o medo. A intranquilidade geral vivida perante as grandes adversidades

¹⁹² GODINHO (1999), p. 505-526.

¹⁹³ GODINHO (1999), p. 505-526.

colocava todos sobre uma pressão extra. Era o medo do desconhecido, das tempestades, de possíveis ataques, da fome e da sede ou apenas do próprio mar. A isto juntavam-se as difíceis condições gerais da viagem ou a falta de confiança nos oficiais ou no próprio comando.

11. Sexualidade

Os estupros e atos contra a natureza eram frequentes a bordo das naus, sendo de praxe o estupro em grupo, pois a lei europeia absolvía os praticantes por falta de um culpado, isso servia para alimentar a cumplicidade entre os marinheiros.

O sexo em terra era visto como um tabu, mas em alto mar tomava um ar libertino de forma que as mulheres¹⁹⁴ que transitavam pelas naus quase sempre eram submetidas a assédio e estupro. Até a Inquisição era branda quando o assunto era dessa natureza, tolerando e absolvendo os culpados quando eles eram descobertos. As vítimas, mulheres sozinhas, órfãs e freiras na maioria não delatavam por medo de perder status.

As mulheres eram encaradas como “a peçonha que o diabo costuma introduzir para perdição dos navegadores”, pelo potencial de perturbação que podiam provocar numa população maioritariamente masculina e pelos muitos

¹⁹⁴ LOPES; FRUTUOSO & GUINOTE (1998); SOUZA (2024).

meses que teriam de viagem num espaço apertado e sem grandes possibilidades de separação. Nem sempre esta missão era compreendida como aconteceu numa das naus de 1562:

“... e assim botamos fora duas mulheres suspeitosas. E andava tão aceso nisto o Irmão Vicencio, que falando com o capitão 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 ... e me mandou chamar pera me fazer queixume dele, ...”.¹⁹⁵

A presença de elementos do sexo feminino nos navios era, na expressão do Pe. Manuel Álvares, um estorvo. Este sacerdote, que viajou numa nau (a nau São Paulo), que veio a naufragar, defende mesmo que as mulheres deviam ser proibidas de embarcar, "specialmente molheres solteiras".

Por vezes era a própria hierarquia que dava o mau exemplo. Frei Vicente de Laguna, em carta escrita ao rei e datada de 1530, queixa-se que "os capitães, pilotos, mestres e marinheiros todos trazem mulheres para as naus e navios de Vossa Alteza, pelo que se levantam grandes contendas". A descoberta de mulheres clandestinas a bordo era relativamente frequente. Na nau Esperança, que largou de Lisboa em março de 1565, foram encontradas, segundo o Pe. João Baptista de Ribera, quatro mulheres clandestinas. A primeira ia fugida do marido, acompanhando um homem que "tinha uma excomunhão em cima". Foi logo desembarcada. As outras foram descobertas posteriormente, havendo uma delas que, como disfarce, "ia com hábito de homem". Acabaram por ser

¹⁹⁵ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

encerradas num espaço seguro do navio enquanto aguardavam o desembarque na Madeira ou nas Canárias.

O Pe. António de Quadros, em carta de 1555, conta-nos ainda um caso de uma mulher de mau viver, que se introduziu no navio e que acabou por ser levada até à Índia, se bem que fechada, com muito resguardo, num camarote. À chegada foi levada para casa de uma mulher casada, e, segundo o mesmo sacerdote, parecia, entretanto, estar "posta em caminho de ser boa mulher".

A presença de mulheres nos navios arrastava ainda situações de outra ordem. Temos, como exemplo, os partos. No caso de "uma dama mestiça da Índia, mulher de um fidalgo português, mui bela e de idade de quase trinta anos" que "foi acometida de dores de parto, e morreu com a criança".

Merecedores de referência são também os casamentos que, por vezes, tinham lugar a bordo. O Pe. Sebastião Gonçalves, em carta de 10/9/1562, menciona a realização de dois casamentos na nau em que viajou. O primeiro deles teve o "consentimento de todos" por não se registar qualquer impedimento. O segundo ocorreu clandestinamente, em virtude de o capitão ter proibido esse casamento "por haver alguma suspeita de cunhadio [parentesco entre cunhados]". Um outro romance que terminou em casamento aconteceu na nau Burgaleza, pertencente à Armada de 1545. Aí, um cavaleiro apaixonou-se pela filha de um outro passageiro ilustre e pediu-a em casamento. Neste caso, a celebração teve lugar já em Goa.¹⁹⁶

¹⁹⁶ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

Durante a segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, para a qual partiram 20 navios, Gaspar Correia diz que chegados à cidade de Quíloa (pequena ilha junto à costa da atual Tanzânia) os portugueses entraram em contato com “muy fermosas mulheres”. Uma vez maltratadas pelos mouros, estas optavam por fugir com os portugueses. Assim, com a conivência de alguns marinheiros, longe de terra há meses e sedentos de amor feminino, mais de 200 mulheres foram escondidas cuidadosamente. Ao serem descobertas, estas alegaram que se queriam converter ao cristianismo, sendo que os próprios marinheiros portugueses haviam ajudado à elaboração dessa ideia.¹⁹⁷

As crianças eram alvo de abusos, pois muitas eram vendidas para oficiais e padres, para servir como pajens. As meninas órfãs (10-16 anos) serviam de mercadoria de troca, para casamentos arranjados com comerciantes da Ásia. As órfãs d'El Rei, moças protegidas pelo monarca e que pertenciam ao Recolhimento das Órfãs Honradas da Cidade de Lisboa, instituição fundada pelo rei D. João III, em 1543. Estas moças eram levadas para a Índia para aí contraírem matrimónio. A preocupação dos monarcas com estas órfãs está registrada em vários documentos, como o de 23/02/1619, em que o rei adverte o governador da Índia:

"Sou informado que às órfãs que vão d'este reino por meu mandado a essas partes se dilata o darem-lhe estado de vida, e quando se lhe dá é com pessoas de pouca qualidade, e da nação e mestiços, Encomendo-vos que, tanto que a essas partes forem as ditas órfãs, tenhais muito cuidado de as casardes logo com pessoas de qualidade, em

¹⁹⁷ BORGES (2016), p.195-214.

que caibam as mercês que lhe fizerdes, e que o mesmo façais com as que já lá estão, por serem todas pessoas de qualidade".¹⁹⁸

Nas ocupações territoriais da Ásia e Américas havia quase sempre casos de relacionamentos, que a Igreja combatia, mas que os governadores protegiam e estimulavam para manter o engajamento dos marinheiros.¹⁹⁹

Entre homens adultos ocorriam casos de homossexualidade e sodomia, quando descobertos eram punidos com a morte. Como o número de mulheres embarcadas não era muito significativo, tal fato contribuía para justificar os casos de homossexualidade a bordo. D. João Henriques, capitão da nau Esfera, em 1548, relata, em carta dirigida ao rei, que um castelhano de nome Diogo Ramires "cometera pecado de sodomia" com dois criados de um passageiro nobre. Como consequência de queixa apresentada pelos ditos criados, o indivíduo acabou por ser executado, o que mostra bem o grau de tolerância para com estas situações. O mesmo podemos concluir da Carta Régia de 01/03/1620 dirigida ao vice-rei da Índia, D. João Coutinho, conde do Redondo. Diz o monarca:

"Eu sou informado que nas naus de viagem vão deste Reino muitos meninos que os soldados logo levam para suas casas quando ali chegam as ditas naus, e que alguns usam mal deles". Como punição, o rei determina que se deverá "tirar devassa e proceder contra eles conforme ao que está disposto por minhas leis e instruções".²⁰⁰

¹⁹⁸ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

¹⁹⁹ CROWLEY (2016), p.55-77 (Vasco de Gama) e p.303-344 (Afonso de Albuquerque).

²⁰⁰ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

12. Disciplina, Crimes e Castigos

Os problemas de uma embarcação não se limitavam às questões de sexualidade. Havia outro ponto crítico, que era como organizar a disciplina a bordo. O que fazer com aqueles que não obedeciam, ou que se rebelavam contra seus capitães. A equidade a bordo quase sempre não existia, gerando motins contra nobres e capitães. Os marinheiros não contentes com as suas condições, pressionados pelas privações do mar e pela disciplina militar exigida pelos seus oficiais, se amotinavam.²⁰¹

Para manutenção da ordem/disciplina, em espaço confinado e hostil, havia rígida hierarquia e qualquer sinal de insubordinação era punido com violência. A disciplina religiosa contribuía para serenar os ânimos, pois as orações eram obrigatórias, mas o desrespeito às práticas religiosas podia resultar em castigos físicos. Para faltas leves ou negligência no trabalho, o castigo era o chicoteamento diante de toda a tripulação para servir de exemplo. As punições: para brigas, motins, roubo de mantimentos e homossexualidade variavam de confinamento (com ferros, por tempo variável), abandono em ilhas desertas (degredo) ou até a pena de morte por enforcamento.

²⁰¹ A Revista Oficina do Historiador foi publicada de 2010 a 2022. Atualmente está desativada. Última v. 15, n° 1, 2022.

O capitão tinha poder de vida e morte sobre a tripulação. As punições eram duras. As mais comuns eram chicotadas/chibatadas. Por exemplo, roubar comida rendia 99 golpes. Mas havia penas maiores: (a) o “strappado”, em que a pessoa era dependurada no teto pelos pulsos, com os braços para trás; (b) a “toca” consistia em cobrir a boca com um pano e jogar água sobre a cabeça da vítima, que se sentia afogar; (c) a aplicação do “merdimboca”²⁰², para ‘inimigos de Deus’(em geral muçulmanos e judeus), que era manter o aprisionado amarrado e defecar em sua boca; e, (d) penas capitais como a degola, forca, caminhar na tábua (caindo ao mar, às vezes, com as mãos amarradas).

Motins eram punidos com a morte, pois algumas pessoas embarcavam nas naus para se vingar de alguém, pois a impunidade era quase fato consumado, devido à falta de provas, ou ao fato de que os culpados nunca eram encontrados.

Os subornos e a corrupção não aconteciam apenas nas deficientes reparações das embarcações. Um exemplo da cobiça desenfreada, que punha em causa a sobrevivência de todos os que partiam, pode observar-se pelo que aconteceu em 1527: os guardas encarregados de vigiar o carregamento dos navios deixaram-se subornar e permitiram que fossem embarcadas mais pipas de vinho, para negócio, em detrimento do número de pipas destinadas para a água. Sintoma dos negócios escusos existentes:

²⁰² CROWLEY (2016), p.157. Relato deste castigo, pelo tio de Vasco da Gama, Vicente Sodré, aplicado ao mercador muçulmano Marakkar, na costa de Malabar/Índia. Ver Anexo 3.

"O capitão ficou admirado de saber que nós estávamos no seu navio; porque se pode estar ali cinco e seis meses sem saberem nada uns dos outros, tão grandes são os navios e tanta gente vai neles; (...) e ficou mui agastado contra o Vice-rei e Vedor da Fazenda, por ser costume quando algum se embarca por mandado de El-rei, dar-lhe comedorias à custa do mesmo rei; e chamava-lhes ladrões, porque apesar de tudo não deixariam de lançar em conta a El-rei os nossos mantimentos como se não os houvessem dado; e que se agora nos mandasse dar pão e água seria cercear outro tanto a ração dos marinheiros".²⁰³

A avidez dos responsáveis pela nau N. Sra. de Belém, em 1635, é descrita pelo Pe. Jerónimo Lobo: a nau sai do porto já em mau estado, metendo água. Várias pessoas, como o capitão, sabem disso, mas não o divulgam:

"um marinheiro assistente à carga e arrumador da fazenda, depois de não ir metendo de proa tão grande jorro e com tanto estrondo como se fosse a bica de uma fonte, ouviu e notou ajudando-se de uma candeia por ser o lugar escuro e escuso e para maior certeza deu conta a outro seu companheiro que deu fé do mesmo. Não se atreveram, porém, a dizer nada, temendo a ira dos que iam interessados na partida da nau".²⁰⁴

13. Naufrágios

Os perigos mais receados pelos mareantes: ficar sem vento, incendiar-se, sofrer infiltração de água, chocar-se contra os baixios, encontrar-se com inimigos, sofrer os efeitos da imperícia dos pilotos e arriscar-se a naufrágio, que

²⁰³ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

²⁰⁴ LOPES & FRUTUOSO (2018), p.1-34.

representavam a morte quase certa, numa mistura de terror com tentativas desesperadas de sobrevivência.

A questão do abastecimento alimentar e das doenças decorrentes da má ou pouca alimentação. Mesmo quando a viagem de longo curso era bem planejada, não se podia prever quanto tempo duraria a falta de ventos, em especial na zona equatorial. De modo similar, em uma embarcação bem fornida, os alimentos não necessariamente eram oferecidos de forma indistinta a todos os embarcados, tanto devido às divisões hierárquicas a bordo, que se expressavam nas dietas distintas de oficiais e marinheiros comuns, como pela ação dos inimigos ou piratas que poderiam saquear o navio e ainda deixá-lo à deriva.

A tripulação rezava e pedia a Deus por seus pecados. Alguns afundavam no mar (uns sem muito lutar e outros desesperados, aos prantos, lutavam e se agarravam a tábuas e a restos dos navios na esperança de sobreviver). Geralmente, nos naufrágios²⁰⁵, os tripulantes se deparavam com um verdadeiro salve-se quem puder. Obviamente, que fidalgos e capitães tinham preferência nos botes de salvamento, acarretando em morte certa para os marinheiros comuns. Em alguns casos, o bote não estava em boas condições, gerando problemas e naufragando também. Os poucos sobreviventes que restavam e que chegavam à terra firme, normalmente se deparavam com condições hostis de sobrevivência, enfrentando ataques de nativos, de animais, falta de alimentos e de água doce.

²⁰⁵ BRITO (1735); LOPES, FRUTUOSO & GUINOTE (1998); ALEXANDER (2007).

A forma de narração e o recorte trágico das personagens são evidentes. É o castigo divino que se abate sobre todos que está sempre presente. São os instintos mais básicos dos homens e a sua luta pela sobrevivência que nos revelam situações que ninguém pensa serem possíveis de atingir no seu cotidiano.

Dentro do tema dos naufrágios²⁰⁶ há muitas causas para sua ocorrência: (a) carga excessiva e mal acondicionada; (b) má construção; (c) idade avançada das naus; (d) defeitos de calafetagem; (e) reparações imperfeitas e incompletas; (f) mau estado dos aparelhos e da própria nau (velas, cordame, leme, etc.); (g) o número insuficiente de bombas; (h) as partidas tardias; (i) o excessivo tamanho das naus; (j) pressa em chegar ao destino; (k) a obstinação de alguns pilotos; e, (l) a inexperiência de muitos capitães.²⁰⁷

Quanto a estas causas não há dúvidas; o que as provoca ou facilita é que pode variar. Perante a eminência de um naufrágio havia ainda o risco de desorientação geral. Em 1555, a nau Conceição enfrentou uma difícil viagem para a Índia. Ao encalhar nuns baixios durante a noite começa a confusão com todos a acordar com a pancada:

“... e nos pareceu que virava de todo, e muitas pessoas se não puderam sustentar de pé, que caíam para uma parte e para a outra [...], todos, grandes e pequenos, chamaram por Nossa Senhora, com uma grita que não nos ouvíamos uns aos outros,

²⁰⁶ BORBA (2024), Coleção Rio Grandense, n° 75; BORBA (2025), Coleção Rio Grandense, n° 131; BORBA (2025), Coleção Rio Grandense, n° 132.

²⁰⁷ GODINHO (1999), p. 505-526.

chorando e pedindo misericórdia a Nosso Senhor de nossos pecados [...], que não havia homem que soubesse dar conta de si".²⁰⁸

Outras causas frequentemente apontadas juntam-se os excessos com os gasalhados, e que contribuía para o agravamento desses problemas. Desde sempre houve uma grande preocupação com a forma como era conduzida a carga. Até meados do século XVI, este procedimento deve ter funcionado razoavelmente bem, visto o problema ser raramente apontado como uma das causas dos naufrágios. Uma primeira revisão deste processo surge com Regimento do trato da pimenta de 1570. Nele dedica-se um artigo inteiro à carga onde se afirma:

"E porque as pessoas que quizerem na Índia carregar pimenta, drogas, e quaisquer mercadorias outras para este Reino, o possam fazer livremente, e com mais facilidade, e lhe não seja por meus oficiais feita moléstia, nem vexação alguma; hei por bem, e mando que eles não entendam na carga das naus para o Reino houverem de vir, nem haja guardas que até hora se nelas ponham, antes deixem a todos carregar nas ditas naus, assim minhas como de partes, toda a pimenta, especiarias, e mercadorias outras que quizerem carregar, e trazer para este reino conforme a este Regimento, e lhe não impeçam, nem vão contra isso em cousa alguma, antes lhes mando que lhe deem todo o favor e ajuda, que lhe for necessário".²⁰⁹

De Lisboa seguiam instruções muito concretas que incluíam aspectos tão simples como a ordem de carga das naus. Outra regra com muitos Alvarás e Provisões Régias são os gasalhados e a sua correta distribuição. Principalmente na torna-viagem da Carreira da Índia podia se chegar a situações extremas.

²⁰⁸ GODINHO (1999), p. 505-526.

²⁰⁹ GODINHO (1999), p. 505-526.

Montavam-se, inclusive, pequenas plataformas fora do navio e penduravam-se partes da carga em cestos e cordas. Tudo isto além dos espaços de carga, a que toda a tripulação tinha direito e que os compensava por não haver dinheiro suficiente para o soldo.

À saída da Índia ou da Bahia, os caixotes e todo o tipo de carga no convés podia obrigar a exercícios de escalada para se poder atravessar o navio. Os abusos agravavam-se com o regresso de soldados, nobres e mercadores ao reino. Todos eles transportavam mercadoria ou pelo menos um espaço seu que pudessem vender, pelo que não é difícil de aquilatar o estado a que as naus podiam chegar.

Em 1604, um novo diploma legal procura regular todas estas questões. Com data de 18/02/1604, o Rei indica o motivo porque o elabora: “as muitas e grandes perdas, que há de naus da Carreira da Índia causadas de virem sobrecarregadas e mal arrumadas”, listando depois toda uma série de ordens e indicações para que se possa combater os problemas com a carga na Índia. Este problema da sobrecarga era mais um problema para os marinheiros ou soldados sem bens próprios, já que para além de salários em atraso era possível ver a carga pessoal ser posta fora em caso de emergência. Esta era uma prática corrente durante tempestades ou quando a quantidade de carga era tal que impedia a manobra do navio. Todos estes problemas de carga e arrumação influíam no dia-a-dia de uma viagem.²¹⁰

²¹⁰ LOPES; FRUTUOSO & GUINOTE (1998).

Os descumprimentos podiam chegar ao ponto do desafio. Em 1624, o vice-rei D. Francisco da Gama escreve que não consegue fazer nada quanto à sobrecarga. As liberdades da tripulação (com cargas de canela) fazem sair as naus com tanto risco e tão atravancadas. Para além disso, muita carga não é registada e quando se tenta apressar, os oficiais ameaçam não embarcar porque sabem que sem eles a nau não pode partir.

Com isso, aumentava o risco de naufrágio. E esse temor era sentido por todos, quando os navios se faziam à vela quase sem poder manobrar. Outras possíveis causas de naufrágios, como as tempestades ou as avarias, contribuíam em muito para alterar o estado de espírito entre as tripulações. As tempestades traziam consigo as avarias e a possibilidade de não se concluir a viagem.²¹¹

Quando era indispensável, até o capitão e nobres trabalhavam nas bombas, enquanto as reparações eram geralmente muito deficientes. Um deles consistia em cortar partes da caverna para estancar entradas de água aproveitando a pressão exterior. A resistência do navio era seriamente ameaçada porque era o cavername que mantinha a estrutura rígida do navio, sendo, desta forma, colocada em causa.

A expectativa de uma escala permitia desanuviar o ambiente, pois dois elementos importantes - mulheres e vinho - para qualquer marinheiro, poderiam estar disponíveis, além de receber abastecimentos frescos e de contrabandear alguns bens. Proibidas ou limitadas, as escalas passaram a ser

²¹¹ LOPES; FRUTUOSO & GUINOTE (1998).

definidas em três tipos: **escalas de reabastecimento** (Bezeguiche, Santiago em Cabo Verde, Ilha da Cruz, Aguada de São Braz, Santa Helena, Moçambique, Angola, Brasil e Açores), **escalas de reparação** (Moçambique, Angola, Brasil, Santa Helena e Açores) e **escalas de reagrupamento** (Moçambique, Santa Helena e Açores).

Uma escala como a Bahia, elogiada por D. Manuel em carta aos reis Católicos logo após o descobrimento do Brasil devido à sua localização na rota da Carreira da Índia, rapidamente é proibida. Um dos motivos é o receio dos atrasos que podia implicar nas viagens transoceânicas. A escala apenas se generaliza depois de meados do século XVII quando se pretende enfrentar a decadência das cargas da Índia completando-as com açúcar e tabaco brasileiro.

14. Fechamento

Este texto representa uma das possíveis formas de agrupar dados dispersos em vários documentos, livros, sites. As grandes navegações resultaram de parcelas evolutivas na base de tentativa e erro pelo mar Mediterrâneo e pelas costas da África setentrional, levando às Canárias, aos Açores e a Cabo Verde. Eram relativamente pequenas as naus que partiam dos portos das Coroas Ibéricas, mas as expectativas de riquezas superavam os medos de embarques, permeados por uma mentalidade de terra plana, de animais inimagináveis, de mares com águas quentes e de possíveis precipícios.

As tecnologias de navegação foram se adaptando a cada jornada ou ciclo de jornadas, como o foi o caso de dobrar o Cabo das Tormentas (depois, da Boa Esperança), de atingir as Índias Orientais e Ocidentais e achar o Brasil. Mas, as dificuldades estavam em dispor de gentes com qualificações, de conservar alimentos e água, de usar adequadamente instrumentos de marear, de desconhecer locais para aportagens, de conviver e tratar doenças conhecidas e desconhecidas. Tudo isso permeado pelas imposições religiosas do catolicismo imperante, que determinava o envio de capelães e padres para mitigar os duros trabalhos de a bordo.

A possibilidade de não ter recursos suficientes para soldos impunha uma estratégia de dividir os limitados espaços com excessiva carga, como compensação aos vários tributos impostos pelas Coroas. O enriquecimento de Portugal com as especiarias das Índias Orientais e da Espanha com ouro e prata das Índias Ocidentais impuseram riscos adicionais para as frotas, pois Inglaterra, França e Holanda, através de corso e/ou pirataria, buscavam as mesmas riquezas, sem necessariamente correr os riscos da exploração marítima de longo curso.

A vida de a bordo tornava-se, logo após a zarpagem, em um crescente caos, pela deterioração da água e dos alimentos, pelo surgimento de doenças, pelos medos do desconhecido, pelo risco de pirataria e de naufrágios. A presença de padres era usada para dar um respaldo espiritual à longa travessia, embora os casos de mulheres a bordo aumentassem os riscos de tumulto, pois as havia em clandestinidade e/ou com disfarce no vestir.

As acomodações eram limitadas e assim como os alimentos eram privilégio dos oficiais das naus, da nobreza e do clero. Os marinheiros (em geral) não dispunham de confortos e eram submetidos a longas jornadas de trabalho. Apesar do alto dispêndio em construção, armação e manutenção, as naus eram inadequadas ao grande número de embarcados. As expressões de sexualidade, num limitado espaço e por longo período, eram repercutidas nos comportamentos individuais, em prejuízo de jovens e de órfãs, e, em casos de homossexualidade.

Assim, os relatos e diários de viajantes que estiveram na Carreira das índias (Orientais ou Ocidentais), na Carreira do Brasil e na Carreira do Atlântico Sul, entre os séculos XVI e XVIII foram e continuam a ser básicos para (re)construir o conhecimento histórico relativo às cousas acontecidas de a bordo, na navegação costeira e no mar tenebroso, além das abordagens em reinos produtores de especiarias ou ouro (mais tarde prata). Esta versão, com base em inúmeras fontes bibliográficas, representa mais uma possibilidade de reflexão sobre a história social, definida por reis, mas moldada por tripulações com escassas capacidades de mareio, mas com imensas expectativas de riquezas.

15. Anexos

Anexo 1 – Nomenclaturas para Piratas dos séculos XVI a XVIII

Piratas / flibusteiros / corsários / bucaneiros

A principal diferença entre eles é a legalidade e a filiação: (a) piratas agiam ilegalmente por conta própria; (b) corsários eram contratados por Coroas (via Carta de Corso) para atacar inimigos; (c) bucaneiros eram navegantes caribenhos que se tornaram piratas; e, (d) flibusteiros (ou freebooters) eram piratas ou corsários franceses que atuavam no Caribe, nos séculos XVII e XVIII. Ou seja, todos são piratas. Corsários e bucaneiros são tipos de piratas. Versão marítima dos saqueadores que atacavam caravanas comerciais, esses ladrões dos mares existem desde o início do comércio marítimo. Os mais antigos registros vêm dos gregos: em 730 a.C., eles já pilhavam navios fenícios e assírios, segundo relatos de Homero na Odisseia.²¹²

Pirata é o mais geral dos quatro termos. Originário do grego peiratēs, que significava bandido, pode ser aplicado a uma ampla gama de condutas náuticas ilícitas, incluindo ataques costeiros e interceptações de navios em alto mar. Roubo, sequestro e assassinato eram consideradas atividades piratas, desde que houvesse água e um barco envolvido. Os piratas pilhavam no mar por conta

²¹² SILBERSTEIN (1969).

própria, navegando em rotas comerciais com o objetivo de se apoderarem das riquezas alheias, capturando tudo o que tivesse valor (metais, pedras preciosas, bens e até pessoas). Era comum que os piratas capturassem pessoas que estivessem a bordo de naus, fazendo reféns, para extorquir resgates. Normalmente esses reféns eram as pessoas mais importantes e ricas para que o pedido de resgate pudesse ser mais elevado. Os reféns que não fossem ricos ou famosos eram vendidos como escravos. A imagem dos piratas é a dos séculos 17 e 18. Nessa época, a exploração das colônias na América e África havia se tornado a principal atividade econômica mundial. Uma fortuna em ouro, prata, madeira, escravos e marfim, entre outras coisas, atravessava o Atlântico todos os anos.

E, é aí que aparecem os **corsários**, como terminologia específica do Mediterrâneo. Coroas que não tinham suas próprias colônias (ou as tinham em número insuficiente para proporcionar grandes lucros), como Inglaterra, França e Holanda, incentivavam os ataques aos navios de outros Estados. Para dar um ar oficial a esses atos de sabotagem, eles usavam a Carta do Corso, documento que liberava um capitão de navio e sua tripulação a perseguir e atacar qualquer embarcação que levasse a bandeira de um Estado inimigo. O saque deixava de ser crime, tornando-se atividade legal e tributável – desde que fosse em cima dos outros. Um corsário era um pirata com licença. Como o nome sugere, os corsários eram indivíduos privados (privateers), comissionados por governos para realizar atividades paramilitares. Eles navegavam em navios armados de propriedade privada, roubando embarcações mercantes e saqueando

assentamentos pertencentes a um Estado rival. O mais famoso de todos os corsários é provavelmente o almirante inglês Francis Drake, que fez fortuna pilhando assentamentos espanhóis nas Américas depois de receber uma Licença de Corso de Elizabeth I em 1572. O uso de corsários permitiu que Estados projetassem poder marítimo além das capacidades de suas marinhas regulares, mas havia desvantagens. Como o corso era geralmente uma ocupação mais lucrativa do que o serviço militar, tendia a desviar mão-de-obra e recursos das marinhas regulares. Os corsários, por vezes, extrapolavam os limites das suas comissões, atacando embarcações que não pertenciam ao inimigo visado. Esses saques e pilhagens extraoficiais eram indistinguíveis da pirataria. Noutras ocasiões, os piratas operavam com o incentivo tácito de um governo, mas sem a autorização legal escrita concedida aos corsários. Em contextos históricos onde estas práticas eram comuns, a linha divisória entre corsário e pirata era tênue. Através dos corsos, os Estados podiam enfraquecer seus inimigos sem arcar com os custos relacionados com a manutenção e construção naval. Um corso, mesmo que possuísse uma Carta, apenas seria considerado corsário se fosse reconhecido pela Lei Internacional. Sempre que um navio corso fosse capturado, este tinha de ser levado ao Tribunal do Almirantado onde seria averiguado se ele era realmente um corsário. Entretanto, era comum os corsos serem aprisionados e executados como piratas comuns pelos Estados beligerantes. Também era muito comum que piratas tivessem Cartas de Corso falsificadas.

O termo **bucaneiro** é específico do Caribe e da costa do Pacífico da América Central. O nome deriva do francês boucan, uma grelha para defumar

carne, e foi aplicado pela primeira vez aos navegadores franceses que viviam no Oeste de Hispaniola no início do século XVII. Era uma forma de preservar a carne, usada pelos nativos Arawak (das ilhas caribenhas), que ensinaram a técnica aos colonizadores. Estes colonos intrusos caçavam gado e porcos selvagens e preservavam a carne defumando-a para depois comer ou vender aos navios que passavam. Os navegadores que viviam do boucan, ficaram conhecidos por bucaneiros, ou seja, piratas franceses que aportaram na ilha de Hispaniola, atual Haiti, por volta de 1600. Esses piratas logo se apossaram da então colônia espanhola e criaram suas próprias regras, sem obedecer a ninguém – o que acabou atraindo gente de todo tipo, incluindo ex-presidiários, escravos fugitivos e perseguidos da Inquisição Católica. Os bucaneiros foram expulsos em 1620, quando a Espanha resolveu dar um basta no que já estava se transformando em uma verdadeira terra de ninguém. Os piratas franceses escolheram então a ilha de Tortuga como novo destino. Lá, continuaram a praticar a pirataria, tendo as embarcações espanholas como alvo predileto. Toda a região das Antilhas ficou famosa pela violência bucaneira. Os bucaneiros pilhavam o comércio espanhol em suas colônias americanas. Os primeiros quartéis militares bucaneiros foram na ilha de Tortuga, sete quilômetros a noroeste da de Hispaniola. Mais tarde, os bucaneiros usaram a Jamaica para base de suas operações, e capturaram o Panamá em 1671. O termo bucaneiro também se aplica às embarcações utilizadas pelos piratas e corsários da região e da época. Eram em geral embarcações de pequeno porte, possuindo esse nome por serem um derivativo de "navio bucaneiro"; em função disso, é muito comum encontrar, em textos, canções e folclore produzidos nos séculos XVI a XVIII, o

termo bucaneiro referindo-se ao navio e não ao pirata. Durante os séculos XVII e XVIII, a pirataria atingiu o seu ponto máximo e rapidamente a palavra bucaneiro se tornou comum, e no século XVII foi usado para denominar os piratas e corsários que tinham formado suas fortalezas nas Índias Ocidentais, ou seja, na América.

Flibusteiros, embora não se tenha certeza quanto à raiz da palavra, pensa-se que derive do inglês fly boat, com o significado de barco ligeiro; mas também pode ter origem da palavra freebooter, que significa foragido/pirata. Os flibusteiros se autodenominavam de Irmãos da Costa. A aparência oficial das ações dos flibusteiros é a origem de sua condição ambígua, a meio caminho entre corsários e piratas. Embora alguns flibusteiros tivessem autorização real para realizar seus atos, nem sempre essa autorização era válida para os atos praticados, e nem sempre os governos eram informados sobre as ações realizadas em seus nomes. Em 1664, a Companhia Francesa das Índias Ocidentais e o governador da ilha de Tortuga decidiram regularizar as ações dos flibusteiros, exigindo que o produto dos saques fosse apresentado a ele, que continuou a dar Cartas de Corso aos flibusteiros que combatiam os espanhóis.

Anexo 2 - Vocabulário marítimo dos séculos XVI e XVII

Era uma mistura de termos técnicos de carpintaria, astronomia e manobra. Muitas dessas palavras descrevem partes de **caravelas**, **naus** e galeões que não mais usados nos navios modernos.

Estrutura e Anatomia do Navio

1. Alcaçuz: O porão ou o compartimento mais baixo da embarcação, onde se guardavam os mantimentos.

2. Gávea: A pequena plataforma no alto do mastro. O marinheiro que ficava ali (o gavieiro) era o primeiro a avistar terra.

3. Vau: Traves de madeira que atravessavam o navio de um lado a outro para sustentar o convés.

4. Baleeira: Pequena embarcação auxiliar que ia a bordo para desembarques em locais rasos.

5. Cadaste: A peça de madeira na popa onde se fixava o leme

Velame e Manobra

1. Pano: termo genérico para as velas. "Largar o pano" significava iniciar a navegação.

2. Vela Latina: vela triangular, típica das caravelas, que permitia navegar contra o vento (bolinar).

3. Vela Redonda: vela quadrada das grandes naus, ideal para ventos de popa.

4. Adriça: cabo usado para içar as velas ou as bandeiras.

5. **Escota:** cabo que servia para prender as pontas inferiores das velas e controlar sua inclinação.

O "Falar de a Bordo"

1. **Apear:** descer os mastros ou vergas.

2. **Arribar:** desviar a rota para a direção a favor do vento (ou retornar ao porto).

3. **Sondar:** medir a profundidade da água usando uma corda com um peso de chumbo na ponta.

4. **Orçar:** inclinar a proa do navio para a direção de onde vem o vento.

5. **Arribar:** o oposto de orçar; afastar a proa da direção do vento, deixando-o soprar pela popa.

6. **Bolinar:** navegar o mais próximo possível da direção do vento (em ângulo), técnica que as caravelas dominavam.

7. **Bordo:** mudança de direção. "Fazer um bordo" era mudar o lado pelo qual o vento atingia as velas.

8. **Virar por d'avante:** manobrar a proa do navio através da linha do vento para mudar de direção.

9. **Ah de bordo!** - Grito padrão para saudar outra embarcação ou chamar a atenção de quem estava no navio.

10. Quarto: período de vigia. A tripulação era dividida em turnos de quatro horas para que o navio nunca ficasse sem comando.

11. Vigiar: ficar atento a sinais de terra, rochedos ou navios inimigos (geralmente feito do cesto da gávea).

12. Sondar: lançar o "prumo" (um peso de chumbo envolvido em cera) para saber se a água era rasa demais e evitar o encalhe.

13. Fazer água: quando o casco sofria um rombo e o navio começava a inundar.

14. Ir à matroca: ficar sem governo ou sem rumo, com as velas recolhidas, deixando o navio ser levado apenas pelo sabor das ondas.

15. Alijar: atirar carga ou canhões ao mar para tornar o navio mais leve em caso de tempestade ou perseguição.

Anexo 3 – As faltas e castigos nos séculos XVI e XVII

Faltas cometidas e castigos aplicados/impostos a tripulantes nas embarcações.

As faltas:

1. Insubordinação e "Língua Solta": (a) **murmurar:** reclamar, em voz baixa, das ordens ou da qualidade da comida. Se o mestre ou o capitão ouvissem, era considerado o início de um motim; (b) **blasfemar:** praguejar ou usar o nome de

Deus em vão. Em uma época profundamente religiosa, acreditava-se que isso trazia azar e tempestades para o navio.

2. Negligência - dormir na Vigia: uma das faltas mais graves. Se o vigia dormisse e o navio batesse em um recife ou fosse surpreendido por piratas, a culpa era dele. O castigo costumava ser o mergulho em quilha ou ser amarrado ao mastro.

3. Roubo e Gastos Indevidos: (a) **Roubo de Água ou Comida:** como as rações eram racionadas (especialmente a água doce), roubar um gole extra era crime gravíssimo contra a vida dos companheiros; (b) **Venda de Mantimentos:** marinheiros que tentavam vender sua ração ou ferramentas do navio em portos de escala.

4. Conflitos Internos: (a) **Brigas e Jogos:** jogar cartas ou dados era proibido em muitos navios porque quase sempre terminava em pancadaria; (b) **Puxar Faca:** ferir um companheiro resultava em castigos de mutilação (como ter a mão pregada ao mastro).

5. Deserção: Tentar fugir do navio durante uma escala em terra. Muitos grumetes tentavam ficar em terras novas (como Brasil ou Índia) para escapar da vida dura no mar.

6. Pecados Nefandos: a sodomia era punida com a morte (geralmente enforcamento na verga) por serem considerados crimes contra a moral religiosa da época. Essas regras eram lidas em voz alta para toda a tripulação no início da viagem para que ninguém alegasse ignorância.

Os Castigos:

1. Corporais: (a) **Chibatadas ou Açoites:** castigo mais frequente. O marinheiro era amarrado ao mastro principal e golpeado com chicotes de corda (muitas vezes com nós nas pontas). O número de chibatadas dependia da gravidade da falta, como preguiça ou insubordinação; (b) **Mutilação:** para crimes considerados graves, como ferir um companheiro com faca. A mão do agressor podia ser atravessada por uma adaga contra o mastro, ou ele poderia perder um dedo ou orelha.

2. Por Faltas Leves: (a) **Perda da Ração:** o marinheiro ficava dias sem sua porção de vinho ou carne salgada; (b) **Trabalhos Forçados:** limpar as partes mais sujas do navio (como as latrinas, chamadas de bequinhos) ou realizar turnos duplos de vigia na gávea sob sol forte.

3. Humilhantes e Dolorosos: (a) **Passar por baixo da quilha (Mergulho em quilha):** um dos castigos mais temidos. O marinheiro era amarrado a uma corda e puxado de um lado ao outro do navio, passando por baixo do casco. O perigo não era apenas o afogamento, mas o fato de o casco estar coberto de cracas e conchas afiadas que dilaceravam o corpo; (b) **Gaiola ou Grilhões:** o culpado era mantido preso em locais expostos ao sol e à chuva, ou acorrentado no porão escuro e úmido, muitas vezes sem comida.

4. Abandono ou Degredo: era comum para casos de motim. O marinheiro era deixado em uma ilha ou costa inóspita com apenas uma garrafa de água, um pouco de pólvora e uma arma. Era, na prática, uma sentença de morte lenta.

5. Pena de Morte: (a) **Enforcamento:** para os crimes de traição ou sodomia. O enforcamento era feito na **verga** (a trave horizontal do mastro central), à vista de toda a tripulação; (b) **Lançamento ao Mar:** em alguns casos de assassinato, o culpado era amarrado ao corpo da vítima e lançado ao mar.

Anexo 4 – Superstições marinheiras desde os séculos XVI e XVII²¹³

1. Navio seguro é navio batizado...

A tradição de **batizar um navio** é tão antiga quanto os próprios navios. Sabe-se que egípcios, romanos e gregos já faziam cerimônias a fim de pedir aos deuses proteção para homens que se lançariam ao mar. Os batizados começaram a seguir um certo padrão, derramando contra a proa da embarcação uma espécie de fluido batismal, que poderia ser qualquer líquido com alguma relevância ou significação, não apenas os tradicionais champanhe e vinho.

As cerimônias tornaram-se eventos públicos capazes de reunir multidões. A tradição que se desenvolveu preconizava que uma mulher deveria fazer as honras e ser nomeada benfeitora do navio em questão. Uma superstição marinheira é que, se um navio não fosse corretamente batizado, seria considerado azarado, como quando a garrafa de champanhe ou vinho não se quebrava contra o casco...

²¹³ <https://www.jornalpelicano.com.br/2014/01/10-supersticoes-marinheiras-que-voce-nao-imagina/>

2. ...uma vez só!

Nunca se deve rebatizar um navio, é azar na certa. Ou seja, batismo bom é batismo feito do jeito certo, com garrafa quebrada e **uma única vez**.

3. Sexta não!

A “sexta-feira 13” não é exatamente uma superstição náutica, porém os marítimos acreditam que a sexta, em particular, é um **dia de má sorte**. Muitos marinheiros recusavam-se a embarcar nesse dia da semana. Assim, conta a lenda que, na intenção de suprimir a superstição, a Marinha Britânica comissionou um tal navio H.M.S. Friday, no século 18. A tripulação foi selecionada em uma sexta-feira, o navio foi lançado em uma sexta e até o capitão, James Friday, foi escolhido especialmente para o fatídico dia. Em uma manhã de sexta-feira, o navio partiu em sua primeira viagem. **E desapareceu para sempre.**

4. Todos os ratos a bordo

Ratos não são os animais mais desejáveis de se ter por perto, certo? Errado. A última coisa que os marinheiros gostariam é que todos os ratos do navio subitamente **fossem embora**. A debandada de roedores da embarcação é encarada como um mau presságio, alerta de um infortúnio que está por vir.

5. Uma moedinha, por favor

Todos os navios devem ter uma **moeda de prata embaixo do mastro**, pois acredita-se que isso traga boa sorte. As explicações são muitas, mas a tradição

parece ter começado com os romanos. Diz-se que a moeda era uma forma de pedágio cobrada pelo deus Cáron, incumbido de levar as almas dos mortos em sua barca na travessia do rio Aqueronte. Caso um desastre acontecesse ao navio, a pratinha serviria como o pagamento de todos os marinheiros, que passariam seguramente para o lado de lá.

6. Aquele-que-não-deve-ser-nomeado

A bordo de uma embarcação, há uma palavra proibida. Jamais se deve dizer **COELHO** em um navio, pois acredita-se que o bicho traga muito azar. A explicação vem da experiência, pois o animal tinha o péssimo hábito de roer o casco na época em que as embarcações eram feitas de madeira, por isso passaram a ser terminantemente proibidos a bordo.

7. Cuidado com o que você deseja

Das muitas coisas que se deve desejar a alguém que esteja a bordo de uma embarcação, **boa sorte** não é uma opção. Os marítimos acreditam que dizer boa sorte a alguém que esteja dentro de um navio é, contraditoriamente, sinal de azar. Em inglês, costuma-se dizer break a leg para alguém que irá navegar, pois no mar nada acontece como queremos, então se desejarem que você quebre uma perna certamente tudo vai correr bem.

8. Assobiar ou não assobiar?

O assobio é um ato relativizado na superstição marinheira, e **depende das condições do tempo**. Se o navio está passando por uma calmaria, assobiar ajuda a trazer ventos, ou seja, é recomendável. Mas se já está ventando, um assobio

desavisado pode convocar uma tempestade, por isso precisa ser evitado. Uma outra forma interessante de chamar mais vento, além do citado assobio, é através de xingamentos diretos direcionados a Netuno.

9. Plantas e flores... em terra firme

Não aceitar plantas e flores a bordo de um navio também é uma das superstições marinheiras. A razão dessa crença vem da lógica – **plantas consomem água doce**, o bem mais precioso que se tem em uma embarcação.

10. A fauna nada amigável dos mares

Algumas criaturas marinhas tornaram-se temidas pelos antigos marinheiros. A mais famosa delas talvez seja o **Kraken**, uma espécie de lula gigante que remonta do folclore nórdico. Esse ameaçador habitante dos mares da Noruega, que poderia migrar por todo o Atlântico Norte, era do tamanho de uma ilha e contava com braços. A parte boa da história: o Kraken só destruía navios piratas e aqueles que poluíam o mar.

O imaginário dos marinheiros também era aterrorizado por uma outra criatura gigantesca – a **serpente marinha**. O monstro era capaz de atacar navios em alto mar e devorar todos os seus tripulantes. A serpente é descrita com uma cabeça de cavalo sem orelha, de cores verde e vermelha e repleta de mariscos agarrados à pele. Ela dá o ar de sua graça em textos antigos e em histórias como A Odisseia.

16. Bibliografias

ABREU, J. Capistrano de (1998). **Capítulos de história colonial: 1500-1800**. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal. 226p. Disponível em:
<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1022/201089.pdf>

ALENCASTRO, Luiz Felipe de (2000). **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul**. São Paulo: Cia. das Letras. Disponível em:
https://www.academia.edu/44834926/ALENCASTRO_Luiz_Felipe_de_O_Trato_dos_Viventes

ALEXANDER, Caroline (2007). **O Motim no Bounty: a história trágica de um confronto em alto-mar**. Tradução de Rosaura Eichenberg. São Paulo: Companhia das Letras. 524p.

ALMEIDA, Fortunato de (1928). **História de Portugal. Instituições Políticas e Sociais de 1580 a 1816**. Coimbra, Tomo V, p.129. Disponível em:
https://dichp.bnportugal.gov.pt/imagens/historia_instituicoes_II.pdf

AVELAR, Ana Paula Menino (2019). A cronística da expansão e os ecos de religiosidade na representação narrativa das viagens marítima. In: **Lusitania Sacra**, nº 40. Lisboa: Universidade Aberta; CHAM - Centro de Humanidades (NOVA FCSH) Centro de Estudos Comparatistas (CEC-FLUL); Centro de História (CH-FLUL), p.139-149. Disponível em:
<https://doi.org/10.34632/lusitaniasacra.2019.9756>

BETHENCOURT, Francisco e CURTO, Diogo Ramada (2010). **A expansão marítima portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Ed. 70. Disponível em: <https://dokumen.pub/a-expansao-maritima-portuguesa-1400-1800.html>

BORBA, José Vanderlei (2024). Naufrágios na Costa Sul-Riograndense (1737-1889): com registros de bases digitais do Reino Unido. In: ALVES, Francisco das Neves, BORBA, J. Vanderlei & TORRES, Luiz Henrique. Três Estudos sobre a História da Cidade do Rio Grande. **Coleção Riograndense, 75**. CLEPUL/Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa -Lisboa/Portugal; Biblioteca Rio-Grandense - Rio Grande / Rio Grande do Sul / Brasil. p.45-80. Disponível em: <https://www.bibliotecariograndense.com.br/publicacoes.html/coleção-riograndense>

----- (2025). Naufrágio de 1744 Duc de Chartres na costa sul-rio-grandense: jesuítas europeus, tripulação francesa, militares e comerciantes espanhóis. In: **Coleção Rio-Grandense, 131**. CLEPUL/Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa - Lisboa/Portugal; Biblioteca Rio-Grandense - Rio Grande / Rio Grande do Sul / Brasil. 191 p. Disponível em: <https://www.bibliotecariograndense.com.br/publicacoes.html/coleção-riograndense>

----- (2026). Costa Sul-Rio-Grandense - Naufrágio da Duc de Chartres: Organizações e Personagens In: ALVES, Francisco das Neves & BORBA, José Vanderlei (2026). Dois estudos sobre naufrágios no Rio Grande do Sul. **Coleção Rio-Grandense, 132**. CLEPUL/Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa - Lisboa/Portugal; Biblioteca Rio-Grandense - Rio Grande / Rio Grande do Sul / Brasil. 191 p. Disponível em:

<https://www.bibliotecariograndense.com.br/publicacoes.html/coleção-rio-grandense>

BORGES, Marco Oliveira (2016). Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século XVI: primeiras mulheres, buscas e sexualidade a bordo. In: **Revista Portuguesa de História**, Tomo XLVII. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa. p. 195-214. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/313797377_Aspetos_do_quotidiano_e_vivencia_feminina_nos_navios_da_carreira_da_india_durante_o_seculo_XVI_primeiras_mulheres_buscas_e_sexualidade_a_bordo

BRANDÃO, Renato Pereira (2019). A Náutica do Atlântico Sul em Dissonância com a Narrativa de Caminha. In: **Anais do II Encontro Internacional – Histórias e Parcerias**. Rio de Janeiro: PPG História/UFF. Disponível em:

https://www.historiaeparcerias2019.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1568852745_ARQUIVO_17e91685727c5a94b14328190f0423f6.pdf

BRITO, Bernardo Gomes de (1735). **História trágico-marítima em que se escrevem cronologicamente os naufrágios que tiveram as naus de Portugal, depois que se pôs em exercício a navegação da Índia: oferecido à augusta majestade do muito alto e muito poderoso rei D. João V, Nosso Senhor**. Lisboa: Oficina da Congregação do Oratório. 3 volumes: vol. 1 (1735), vol. 2 (1736) e vol. 3 (1750). Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/597749>

CAMÕES, Luís de (1572). **Os Lusíadas**. Impresso em Lisboa, com licença da Santa Inquisição & do Ordinário. Casa de Antonio Gõçalvez Impressor. Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/or1467793/or1467793.pdf

CARRASCO GONZÁLES, María Guadalupe (1999). El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII. In: **Hispania: Revista española de historia**. LIX/1, n. 201. p.269-304. Disponible en:

https://www.academia.edu/2216843/El_negocio_de_los_seguros_mar%C3%ADti mos_en_C%C3%A1diz_a_finales_del_siglo_XVIII?email_work_card=view-paper

_____ (2000). Comercio, negocios y comerciantes en Cádiz a finales del siglo XVIII. In: SÁNCHEZ, Rafael (ed). **Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII**. Navarra. p.107-139. Disponible en:

https://www.academia.edu/21154986/Comercio_negocios_y_comerciantes_en_C%C3%A1diz_a_finales_del_siglo_XVIII?email_work_card=view-paper

CARVALHO, Filipe Nunes de (1998). O Brasil e a Carreira da Índia nos Séculos XVI e XVII. In: **Exposição Mundial de Lisboa de 1998**. Catálogo Oficial. 24p. Disponível em:

https://www.academia.edu/40148674/O_Brasil_e_a_Carreira_da_%C3%8Dndia_n os_S%C3%A9culos_XVI_e_XVII?email_work_card=title

CASCUDO, Luiz da Câmara (1967). História da Alimentação no Brasil. **Coleção Brasiliana**, vol.323. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1º vol. Cardápio Indígena, Dieta Africana, Ementa Portuguesa. Disponível em:

<https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/370/1/323%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>

CASTRO, Filipe Vieira de (2010). O Livro da fábrica das naus no contexto da construção naval oceânica do século XVI. In: **Marinheiro**, p.491-522. Disponível em:

https://www.academia.edu/2032524/O_Livro_da_f%C3%A1brica_das_naus_no_contexto_da_constru%C3%A7%C3%A3o Naval oce%C3%A2nica_do_s%C3%A9culo_XVI

CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de (1605/2004). **Don Quijote de la Mancha**. Madrid: Real Academia Española.

COSTA, Marcos (2019). **O livro obscuro do descobrimento do Brasil: como magia, ciência, religião, intrigas e lutas pelo poder fizeram parte do projeto de conquista do Brasil**. São Paulo: LeYa. p.66-72 (O caminho para as Índias: espionagem comercial no século XV); p.183-193 (Revolução política, revolução científica e o mundo em convulsão).

CROWLEY, Roger (2016). **Conquistadores: como Portugal forjou o primeiro império global**. Tradução Helena Londres. 1ª ed. São Paulo: Planeta. 420p.

CRUZ, M. Rosário S. Themudo Barata A. (1988). **O Sistema de Distribuição das Cargas nas Armadas da Índia**. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica. 44 p. Disponível em: <https://archive.org/details/dli.ernet.535598/page/n5/mode/2up>

CÚCIO FRADA, João José (1997). A Vida a Bordo das Naus na Época Moderna. In: Coleção Cosmos História, nº 20. Tomo I - Organização Naval e Sanitária. 96p. Lisboa: Edições Cosmos. Disponível em: <https://letrograma.pt/0expansao-maritima/2671-a-vida-a-bordo-das-naus-na-epoca-moderna-tomo-i--organizacao-naval-e-sanitaria--joao-jose-cucio-frada.html>

DASH, Mike (2001). **O Cemitério de Batavia: A Verdadeira História do Herege Louco que liderou o motim mais sangrento da História**. Reino Unido: Editor Weidenfeld & Nicolson. 378p. Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/Batavia%27s_Graveyard

DOMINGUES, Francisco Contente (1996). Horizontes Mentais dos Homens do Mar no século XVI. A arte náutica portuguesa e a ciência moderna. Viagens e Viajantes no Atlântico quinhentista. In: **Primeiras Jornadas de História Ibero-Americana**. Lisboa, p.209 e seg. Disponível em: <https://www.academia.edu/9204343/FranciscoContenteDomingues>

_____ (2004). **Os navios do mar oceano**. Teoria e empiria na arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa. 531p. Disponível em: https://www.academia.edu/9204343/FranciscoContenteDomingues?email_work_card=view-paper

DOMINGUES, Francisco Contente (Coord); CASTRO, Filipe Vieira de; PEREIRA, José Manuel Malhão; PISSARRA, José V. Pissarra; FERREIRA, Nuno Martins & GODINHO, Rui Landeiro (2012). **Navios, Marinheiros e Arte de navegar: 1500-1668**. Lisboa: António Coelho Dias, S.A. Cap. II - Vivência no mar: a vida a bordo, p.257-296. Disponível em: https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/historiadamarinha/HistoriaMarinhaPortuguesa_1500-1668.pdf

DOMINGUES, Francisco Contente (2012). **Navios, Marinheiros e Arte de navegar 1500-1668**. Lisboa: Academia da Marinha. Disponível em:

https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/historiadamarinha/HistoriaMarinhaPortuguesa_1500-1668.pdf

DRUMOND BRAGA, Isabel (2021). Na torna-viagem: a dieta dos cativos portugueses resgatados no Magrebe. In: **Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea**, n. 41, p. 347-376. Disponível em: <https://doi.org/10.24197/ihemc.41.2021.347-376>

DURAN, Leandro Domingues (2017). Culturas náuticas e ciências sociais no Brasil: um balanço da produção antropológica, histórica e arqueológica (Parte 2). In: **Navigator**: subsídios para a história marítima do Brasil. v. 13, n° 26, p. 143-156. Rio de Janeiro. Disponível em: https://www.academia.edu/38046588/Navigator_N26_art4_pdf

EVELLYN, Fabrícia (2021). **Glossário de palavras e expressões dos séculos XVI a XVIII**. Disponível em: https://www.academia.edu/16713848/Glossario_de_palavras_e_expressoes_seculos_XVI_a_XVIII

FARDILHA, Luís Fernando de Sá & FERNANDES, Maria de Lurdes Correia (edit.) (1999). **Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia (1497-1499)**. Porto: Câmara Municipal do Porto, Universidade do Porto Edições & Fundação Eng. António de Almeida. Disponível em: https://www.academia.edu/28560687/Roteiro_da_Primeira_Viagem_de_Vasco_da_Gama_%C3%A0_%C3%8Dndia_1497_1499_Journal_of_the_First_Voyage_of_Vasco_da_Gama_to_India_1497_1499_

FERNANDES, Francisco (1967). **Dicionário de Sinônimos e Antônimos da Língua Portuguesa**. 2ª ed. Porto Alegre: Editora Globo.

FERNANDES, Maria Lurdes Correia (2016). Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia (1497-1499). Porto: Universidade do Porto Edições. Disponível em:

https://www.academia.edu/28560687/Roteiro_da_Primeira_Viagem_de_Vasco_da_Gama_%C3%A0_%C3%8Dndia_1497_1499_Journal_of_the_First_Voyage_of_Vasco_da_Gama_to_India_1497_1499_email_work_card=view-paper

FRANÇA CARVALHO, Jean Marcel (2000). Imagens do Brasil nas relações de viagem dos séculos XVII e XVIII. In: **Revista Brasileira de Educação**, nº 15, p. 7-15. Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Educação. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/275/27501502.pdf>

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1988). **Cádiz y el Atlántico (1717-1778)**. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano. Cádiz/España. Disponible en:

https://revistas.usal.es/index.php/Studia_Historica/article/download/shhmo2017392185219/17701

GODINHO, Rui Landeiro (1999). Soldos e formas de pagamento na Carreira da Índia (Séculos XVI e XVII). In: **Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia**. p. 505-526. Cascais/Portugal: Patrimonia. Disponível em:

https://www.academia.edu/8658951/Soldos_e_formas_de_pagamnto_na_Carreira_da_%C3%8Dndia

_____ (2012). Vivência no mar: a vida a bordo. In: DOMINGUES, Francisco Contente (coord). **Navios, Marinheiros e Arte de navegar - 1500-1668**. Lisboa: Academia de Marinha. Cap.2, p.257-296. Disponível em: https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/historiadamarinha/HistoriaMarinhaPortuguesa_1500-1668.pdf

GODINHO, Vitorino Magalhães (1987). **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**. Lisboa: Ed. Estampa. 2ª ed., v. I a III, 316p. Disponível em: <https://archive.org/details/os-descobrimentos-e-a-economia-mundial-by-vitorino-magalhaes-godinho-vol-i>

GOMES, Laurentino (2007). **1808: como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a história de Portugal e do Brasil**. São Paulo: Editora Planeta. 415p. cap. 7, 9, 10, 11 e 12.

GOMES, Rosa Varela & GOMES, Mário Varela (2016). **Antecedentes da construção naval em Portugal - A Gestão dos Recursos Florestais Portugueses na Construção Naval da Idade Moderna: História e Arqueologia**. Lisboa: Instituto de Arqueologia e Paleociências da Universidade Nova de Lisboa. p.23-32. Disponível em: https://www.academia.edu/111722516/A_Gest%C3%A3o_dos_Recurso_Florestais_Portugueses_na_Constru%C3%A7%C3%A3o_Naval_da_Idade_Moderna

GONÇALVES, Mariana Caldeira (2024). A mulher no mar: a presença feminina a bordo na expansão marítima portuguesa. **Dissertação de Mestrado**. Évora/Portugal: Universidade de Évora, Escola de Ciências Sociais, Mestrado em História Social. p.48-94 Disponível em:

https://www.rdp.uevora.pt/bitstream/10174/37090/1/Mestrado-Historia_Social-Mariana_Caldeira_Goncalves-.pdf

GREEN, Toby (2011). **O reinado do medo**. São Paulo: Objetiva. 480p. Disponível em: <https://www.companhiadasletras.com.br/livro/9788539002214/inquisicao?srsliid=AfmBOorU8pPfrR5UiMzIztEBR3yP4Y9eW4m7wIf6pEQ-sPxEdFAEbCjH>

GURGEL, Cristina B. F. M. & LEWINSOHN, Rachel (2010). A medicina nas caravelas - Século XVI. **Cadernos de História da Ciência**. São Paulo: Instituto Butantã, v. VI, n° 2. p.105-120. Disponível em: <https://bibliotecadigital.butantan.gov.br/arquivos/31/PDF/v6n2a06.pdf>

HOSNE, Roberto (1997). **Barridos por el viento: Historias de la Patagonia desconocida**. Buenos Aires: Editorial Planeta. p.39-42 (la vida de a bordo) e p.43-54 (El achecho de los piratas).

LAPA, José Roberto do Amaral (1968). **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Companhia Editora Nacional e Editora da USP. Disponível em: <https://brasilianadigital.com.br/colecao-brasiliana/obra/380/a-bahia-e-a-carreira-da-india>

LAS CASAS, Bartolomé de (2011). **O paraíso destruído: a sangrenta história da conquista da América Espanhola**. Porto Alegre: L&PM. Disponível em: <https://dokumen.pub/o-paraíso-destruído-8525410985-9788525410986.html>

LÉRY, Jean de (1961). **Viagens à Terra do Brasil**. Tradução integral e notas de Sérgio Milliet. São Paulo: Biblioteca do Exército Editora. Disponível em:

https://www.academia.edu/4778435/JEAN_DE_L%C3%89RY?email_work_card=view-paper

LOBO, Jerônimo (1625-1634). **Itinerário e Outros Escritos Inéditos**. Porto: Livraria Civilização Editora & Companhia Editora do Minho. (Obra escrita no século XVII e publicada em edição de 1971, com Edição crítica pelo Pe. M. Gonçalves da Costa). Disponível em: <https://www.livraria-ler-com-gosto.com/jeronimo-lobo-itinerario-e-outros-escritos-ineditos>

LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo & GUINOTE, Paulo (1998). **Naufraques e outras perdas da Carreira da Índia - Séculos XVI e XVII**. 466p. Disponível em: <https://uesb.pergamum.com.br/acervo/185458>

LOPES, António & FRUTUOSO, Eduardo (2018). **A vida a bordo nas naus da Carreira da Índia**. p.1-34. Disponível em: https://alvarovelho.net/images/patrono/Viver_no_mar.pdf

LORIMER, Rosimeire Bertolini (2001). O impacto dos primeiros séculos de história da América portuguesa na formação da brasilidade alimentar. **Tese de doutorado**. São Paulo: Faculdade de Nutrição da Faculdade de Saúde Pública – USP. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6133/tde-17032020-190733/publico/DR_512_Lorimer_2001.pdf

MATOS, Artur Teodoro de (1998). Quem vai ao mar, em terra se avia. Preparativos e recomendações aos passageiros da Carreira da Índia no século XVII. In: A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos. **Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa**. Dir. Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz. Angra do Heroísmo, p.377-394. Disponível em:

<https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/Simposios%20Historia%20Maritima/Quinto.pdf>

MATOS, Jorge Semedo de (2018). **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente, nos séculos XVI e XVII**. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau e Fundação Jorge Álvares. Disponível em:

https://www.academia.edu/40751319/Roteiros_e_rotas_portuguesas_do_Oriente_nos_s%C3%A9culos_XVI_e_XVII

MARCOCCI, Giuseppe. (2011). A fundação da Inquisição em Portugal: um novo olhar. In: **Lusitania Sacra**, nº 23. Lisboa: Revistas da Universidade Católica de Portugal. p.17-40. Disponível em: <https://doi.org/10.34632/lusitaniasacra.2011.5696>

LIMA, Lana Lage da Gama (1999). O Tribunal do Santo Ofício da Inquisição: o suspeito é o culpado. In: **Revista de Sociologia e Política**, nº 13. Curitiba, Universidade Federal do Paraná. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-44781999000200002>

MAURAN, Guillaume. (1794). **Aviso à gente do mar sobre a sua saúde**, obra necessária aos cirurgiões de navios e em geral a todos os marinheiros que andam embarcados em navios, aonde não há cirurgiões. Tradução de Bernardo José de Carvalho. Lisboa: Tipografia de João António da Silva. Disponível em: <https://letrograma.pt/0medicina-naval/3347-aviso-a-gente-do-mar-sobre-a-sua-saude--g-mauran-bernardo-jose-de-carvalho.html>

MAURO, Frédéric (1997). **Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)**. Lisboa: Editorial Estampa, v.1. Disponível em:

https://books.google.com.br/books/about/Portugal_o_Brasil_e_o_Atl%C3%A2ntico_1570_16.html?id=dp1EAAAAYAAJ&redir_esc=y

MENS, Maximiano M. (2006). Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822). **Tese de Doutorado**. PPG em História Econômica. São Paulo: USP. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-11072007-110304/publico/TESE_MAXIMILIANO_M_MENZ.pdf

MICELI, Paulo (1997). O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI). **Tese de Doutorado**. Campinas: Unicamp. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1579654>

MORAES, Caroline Aparecida Sampaio Guimarães de; BORTOLINI, Maria Denise OLIVEIRA, Roselene Ferreira & DIEMER, Odair (2020). **Alimentação nas grandes navegações: uma proposta didática para a integração entre História e Conservação de Alimentos baseada na Pedagogia Histórico-Crítica**. Campo Grande/MS: Mestrado em Educação Profissional e Tecnológica – Programa de Pós-Graduação em Educação Profissional e Tecnológica, Instituto Federal de Mato Grosso do Sul. Disponível em: <https://educapes.capes.gov.br/handle/capes/573905>

MOURA, Carlos Francisco (1998). As viagens das naus na Rota do Brasil. Três estrangeiros – Alimentação e animais de corte a bordo. In: **Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia**. Aveiro (1998) e Cascais (2000), p.461-494. Disponível em:

[IX MOURA Carlos Francisco As viagens das naus na Rota do Brasil Tr%C3%AAs estrangeiros Alimenta%C3%A7%C3%A3o e animais de corte a bordo](https://www.academia.edu/6605722/)

NODAL, Bartholomé & NODAL, Gonzalo García de (1766). **Relación del viaje**, que, por orden de su majestad, y acuerdo del real Consejo de Indias, hicieron los capitanes (...), hermanos, naturales de Pontevedra, al descubrimiento del estrecho nuevo de San Vicente, que hoy es nombrado Maire, y reconocimiento del de Magallanes. 2ª ed. Cádiz: Don Manuel Espinosa de los Monteros. Disponible en:

<https://www.cervantesvirtual.com/obra/relacion-del-viaje-que-por-orden-de-su-magestad-y-acuerdo-de-el-real-consejo-de-indias-hicieron-los-capitanes-bartholome-garcia-de-nodal-y-gonzalo-de-nodal-hermanos-naturales-de-pontevedra-al-descubrimiento-del-estrecho-nuevo-de-san-vicente-que-hoy-es-nombrado-de-maire-y-reconocimiento-del-de-magallanes/>

OLIVEIRA, Vinicius Pereira de (2012). Marinheiros no mundo do trabalho portuário de Rio Grande/RS (1835-1864). In: **Ciências Humanas e Sociologia em Revista**, v. 34, nº2. Rio de Janeiro: EDUR. p.72-89. Disponível em: <https://doi.editoracubo.com.br/10.4322/chsr.2014.015>

PÉREZ, Joseph (2003). **Breve Historia de la Inquisición en España**. Barcelona: Crítica. 214p. Disponible en: <https://www.bibliothecasefarad.com/listado-de-libros/breve-historia-de-la-inquisicion-en-espana/>

PIGAFETTA, Antonio (1525). **Primer viaje alrededor del mundo**. 60 p. Disponible en: <https://www.biblioteca-antologica.org/es/wp-content/uploads/2017/08/PIGAFETTA-Primer-viaje-alrededor-del-mundo.pdf>

RAMINELLI, Ronald (2000). Viagens e inventários: tipologia para o período colonial. **História: Questões e Debates**. Curitiba, v. 32, p. 27-46. Disponível em: https://www.academia.edu/2946914/Viagens_e_invent%C3%A1rios_Tipologia_para_o_per%C3%ADodo_colonial

RAMOS, Ruy (coord); SOUSA, Bernardo Vasconcelos e & MONTEIRO, Nuno Gonçalo (2009). **História de Portugal**. Lisboa: A Esfera dos Livros. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/621661210/Historia-de-Portugal-Rui-Ramos>

REBOREDO, Fernando Henrique & PAIS, João (2012). A construção naval e a destruição do coberto florestal em Portugal - do Século XII ao Século XX. In: **Ecologia**, nº 4, p.31-42. Lisboa. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/234154361_A_construcao_naval_e_a_destruicao_do_coberto_florestal_em_Portugal_-_Do_Seculo_XII_ao_Seculo_XX_Ecologia_Lisboa_4_31-42_ISSN_1647-2829

REIMÃO, Gaspar Ferreira (1597). **Diários de Bordo**. Disponível em: <https://carreiradaindia.wordpress.com/2007/09/30/gaspar-ferreira-reimao-o-piloto-guia-da-armada/>

RICHSHOFFER, Ambrósio (1897). **Diário de um soldado da Companhia das Índias Ocidentais (1629-1632)**. Traduzido e anotado por Alfredo de Carvalho. Recife: Typographia Laemmert. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/items/90887b5f-f84b-4f95-aa92-d277a6cf0cd6>

RODRIGUES, Jaime (2013). Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. **Revista de História**. São Paulo, n. 168, p. 323–350. Disponível em: <https://revistas.usp.br/revhistoria/article/view/59415>

----- (2019). Aspectos da religiosidade popular na cultura marítima no Atlântico, séculos XVI ao XIX. In: **Estudos Ibero-Americanos**, v. 45, n° 2. São Paulo: Universidade Federal de São Paulo. P.134-148. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/1346/134660573012/html/>

SALVADOR, Frei Vicente do (ou Vicente Rodrigues Palha) (1627). **História do Brasil 1500-1627**. Brasília: Fundação Darcy Ribeiro e UnB. 504p. Disponível em <https://fundar.org.br/wp-content/uploads/2021/06/historia-do-brasil-1500-1627.pdf>

SANTOS, Robson Luiz Lima (2007). Antissemitismo na Companhia de Jesus – 1540-1593. **Tese de Doutorado**. São Paulo: PPG História Social – USP. 250p. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-19032008-105825/publico/TESE_ROBSON_LUIZ_LIMA_SANTOS.pdf

SILBERSTEIN, Enrique (1969). Piratas, filibusteros, corsarios y bucaneros en el origen del capitalismo inglés. Buenos Aires: H. Garetto Editor. 153p. Disponible en: <https://pt.scribd.com/document/413208163/Enrique-Silberstein-Piratas-Corsarios-Filibusteros-y-Bucaneros-en-El-Origen-Del-Capitalismo-Ingles>

SILVA, Antônio de Moraes e (1823). **Diccionario de Lingua Portuguesa**. Lisboa: Typographia de M. P. de Lacerda. T.1, 962 p. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/562936>

SOLANA, Ana Crespo (1996). **El comercio marítimo y la Armada de la Monarquía: la Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina de Cádiz (1717-1750)**. Cádiz/España: Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones. p.63-78. Disponible en:

https://www.academia.edu/387383/La_Casa_de_la_Contrataci%C3%B3n_y_la_Intendencia_General_de_Marina_en_C%C3%A1diz_1717_1750_Universidad_de_C%C3%A1diz_1996

_____ (1996). **La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)**. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. Disponible en:

https://www.academia.edu/387383/La_Casa_de_la_Contrataci%C3%B3n_y_la_Intendencia_General_de_Marina_en_C%C3%A1diz_1717_1750_Universidad_de_C%C3%A1diz_1996?email_work_card=view-paper

SOUZA, João Pedro Silva Santos (2024). Colonialismo e sexualidade: a educação sexual em perspectiva histórica. In: **Revista Brasileira de Educação Básica**. Ano 9, nº 32, p.1-16. Disponível em: <https://rbeducacaobasica.com.br/2024/11/12/colonialismo-e-sexualidade-a-educacao-sexual-em-perspectiva-historica/>

SOUZA, Laís Viena de (2018). Missionários do corpo e da alma: Assistência, saberes e práticas de cura nas missões, colégios e hospitais da Companhia de Jesus (Goa e Bahia, 1542-1622). **Tese de Doutorado em História**. Évora: Instituto de investigação e formação avançada/ Universidade de Évora. 324p. Disponível em: uevora.pt

SOUZA, Pero Lopes de (1530). **Diário da Navegação da armada que foi à terra do Brasil em 1530, sob a capitania-mor de Martim Afonso de Souza**. Publicado, em 1839, por Francisco Adolfo Varnhagen. Lisboa: Typographia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis. 160p. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/bitstreams/5a3f6b11-9375-4489-9b20-1e1248ffdc21/download>

TAVEIRA, Maria Armanda Ramos (1994). A Navegação Atlântica dos Roteiros Portugueses da Carreira da Índia, de finais do século XV à primeira década do XVII. **Dissertação de Mestrado**. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa. Disponível em: https://www.academia.edu/82155552/A_Navega%C3%A7%C3%A3o_Atl%C3%A2ntica_dos_Roteiros_Portugueses_da_Carreira_da_India_de_Finais_do_S%C3%A9culo_XV_%C3%A0_Primeira_D%C3%A9cada_do_S%C3%A9culo_XVII?email_work_card=view-paper

_____ (2004). Roteiros portugueses de navegação relativos ao Brasil - século XVI. In: **Atas VI Simpósio de História Marítima Pedro Álvares Cabral**. Lisboa: Academia de Marinha. Disponível em: https://www.academia.edu/71938587/ROTEIROS_PORTUGUESES_DE_NAVEGA%C3%87%C3%83O_RELATIVOS_AO_BRASIL_S%C3%89CULO_XVI

TORRES, Rodrigo de Oliveira (2010). "... e a modernidade veio a bordo": Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. **Dissertação de Mestrado**. PPG em Memória Social e Patrimônio Cultural. Pelotas: UFPel. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/ppgmp/files/2016/11/Rodrigo-Torres.pdf>

TRUJILLO, Oscar José (2020). **Catálogo de los buques llegados al Río de la Plata (1700-1775)**. p.95-158. Disponible en:

<https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/16603/1/catalogo-buques-llegados.pdf>

WILDNER, Roberto. **Navegadores e exploradores em Santa Catarina, de 1525 a 1839**. Florianópolis: UFSC. Projeto UFSC - Fortalezas da Ilha de Santa Catarina – 200 anos na História Brasileira. 40p.

WOODBINE, Parish (1852). **Buenos Aires y las provincias del Rio de la Plata, desde su descubrimiento y conquista por los españoles**. Buenos Aires: Imprenta y Librería de Benito Hortelano. Disponible en:

https://archive.org/details/bub_gb_DRcOAAAAYAAJ_2/page/n7/mode/2up

Sites

1. Glossário

<https://regattayachts.com.br/blog/glossario-do-mundo-nautico/>

2. Cecilia Meirelles

<https://www.scielo.br/j/rieb/a/vPNLzqpZC3B9SSwjyqVT3hk/?format=pdf&lang=pt>

3. Companhia Holandesa das Índias Orientais

https://www.reddit.com/r/AskHistorians/comments/4ydu5c/rations_and_living_on_sea_voyages_in_the_16th18th/?tl=pt-br

4. Fragmenta Histórica – Revista do Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova Lisboa

https://ceh.fcsh.unl.pt/pdf/rev/2019/07_05_FG7-p%2071-91.pdf

5. Inspeção às embarcações

<https://historialuso.an.gov.br/index.php/historia-luso-brasileira/assuntos/brasil/87-saude-e-higiene-publica-na-ordem-colonial-e-joanina/177-sala-de-aula/4760-inspecao-as-embarcacoes>

6. Marinharia

<https://www.marinha.mil.br/dellaguna/sites/www.marinha.mil.br.dellaguna/files/Downloads/Marinharia.pdf>

https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/historiadamarinha/HistoriaMarinhaPortuguesa_1500-1668.pdf

7. Tipos de embarcações

<https://nauticurso.com.br/embarcacoes.html?srsltid=AfmBOoptnqoe3T-o7vmoE8U6TguRLE414ZDCKNqtXAeDBOTSMUpW2Mp4>

UMA BATALHA NAVAL NA GUERRA DO PARAGUAI: HISTÓRIA E ARTE NO ACERVO E NA OBRA DE JOSÉ ARTHUR MONTENEGRO*

- Francisco das Neves Alves**

* Capítulo vinculado à Ação de desenvolvimento – O Arquivo Montenegro no acervo da Biblioteca Rio-Grandense: História e Arte – promovida junto ao Centro de Memória, Documentação e Hemeroteca Sindical “Florestan Fernandes”- CEMOSi, da Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP – Câmpus Presidente Prudente, sob a supervisão da Profa. Dra. Paula Ferreira Vermeersch.

** Professor Titular da Universidade Federal do Rio Grande, Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Realizou Pós-Doutorados junto ao ICES/Portugal (2009); à Universidade de Lisboa (2013), à Universidade Nova de Lisboa (2015), à UNISINOS (2016), à Universidade do Porto (2017), à PUCRS (2018), à Cátedra Infante Dom Henrique/Portugal (2019), à UNESP (2020) e à Sociedade Portuguesa de Estudos do Século XVIII (2021). Entre autoria, coautoria e organização de obras, publicou mais de trezentos livros.

Intimamente ligado à Guerra do Paraguai, fosse pelo fato de seu território ter sido invadido pelo inimigo, fosse pela ampla participação de sul-rio-grandenses nas tropas que lutavam no teatro de operações, ou fosse ainda pelo receio da ocorrência de uma nova invasão, reforçando um dos medos coletivos dos gaúchos que remontava à época colonial, com a incursão dos espanhóis nas terras sulinas, o Rio Grande do Sul teve em tal conflito um profundo interesse. Não é para menos que houve um enorme esforço de sua imprensa para noticiar o evento bélico em suas minudências, bem como, mesmo após o encerramento do confronto, a intelectualidade tenha tratado do tema com recorrência, mormente no que tange aos estudos de natureza histórica acerca da Guerra da Tríplice Aliança. Tal empenho intelectual teve na figura de José Arthur Montenegro, cearense de nascimento e gaúcho por adoção, um de seus exponenciais.

José Arthur Montenegro nasceu na localidade de Uruburetama, no Ceará, em 1864 e, prematuramente órfão, teve de buscar seu sustento no trabalho. Primeiramente dedicou-se ao comércio para em seguida mudar seus rumos em direção à marinheiragem, viajando pelo costa do Brasil, voltando-se ao estudo da pilotagem. Como a vida naval não lhe deu a estrutura financeira necessária, optou por deslocar-se para o sul do Brasil, cursando a Escola Militar em Porto Alegre, entre 1881 e 1884. Permaneceu nas terras meridionais, onde serviu ao exército até 1889, quando mudou de ramo, passando a atuar como amanuense e arquivista em uma empresa ferroviária rio-grandense-do-sul. Com a saúde abalada retornou à sua terra natal, permanecendo a atuar no setor ferroviário,

até retornar ao Rio Grande do Sul, onde continuou a labutar no meio dos transportes até a sua morte em 1901.

Durante sua permanência no Rio Grande do Sul, Montenegro esteve na maior parte do tempo na cidade do Rio Grande, onde, além de suas ocupações profissionais, dedicou-se à sua verdadeira vocação, atuando como pesquisador. Como era comum em meio à vida intelectual de então, teve uma atuação múltipla, envolvendo ações de historiador, geógrafo, literato e jornalista. Sua maior paixão foi a Guerra do Paraguai, para a qual dedicou todo o tempo que lhe restava de suas funções profissionais. Para tanto, empreendeu uma árdua pesquisa, que redundou na obtenção de uma vastíssima coletânea documental, envolvendo registros textuais e imagéticos acerca do conflito entre brasileiros, argentinos e uruguaios contra os guaranis. A faina constante de amealhar documentos fez com que Montenegro junta-se uma das mais vastas coleções acerca da Guerra da Tríplice Aliança, abrangendo fotografias, gravuras, artigos e um vastíssimo referencial bibliográfico. Tal documentação ficou sob a guarda da Biblioteca Rio-Grandense, uma das mais importantes instituições de seu gênero no contexto sul-brasileiro, a qual preserva e disponibiliza à pesquisa pública o vastíssimo conteúdo documental, organizado no denominado Arquivo Montenegro.

A partir de seus estudos, promoveu diversos escritos acerca do enfrentamento bélico sul-americano, os quais foram publicados em sua maior parte junto à imprensa periódica. Quanto à publicação de livros, ele atuou na edição de vários como organizador, anotador, introdutor e tradutor, como foi o

caso das obras *Resumo da ordenança sobre os exercícios e evoluções dos corpos de infantaria do exército. Parte aplicável à Guarda Nacional* (1891), *Guerra do Paraguai – memórias de Mme. Dorothea Duprat de Lasserre* (1893), *Guerra do Paraguai – monografias históricas por Juan Silvano de Godoi* (1895) e *O Uruguai* (1900). Mas seu grande sonho de publicar a *História da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai e as Efemérides das campanhas do Uruguai e Paraguai*, não tiveram o mesmo destino, permanecendo publicadas de forma parcial em periódicos e inéditas. A única publicação no formato de livro que conseguiu editar como autor foi *Fragmentos históricos – homens e fatos da Guerra do Paraguai*, que veio a público já bem próximo de seu falecimento, em 1900.

A partir de sua ação como estudioso, J. Arthur Montenegro viria a conquistar significativa notoriedade no campo intelectual, reconhecimento marcado pela sua presença em várias entidades acadêmico-científicas, em diferentes localidades brasileiras e mesmo no exterior, como o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, a Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, a Sociedade de Geografia de Lisboa, o Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, o Instituto Histórico e Geográfico da Bahia, o Instituto Geográfico Argentino, o Ateneu de Buenos Aires, o Centro Literário do Ceará, a Academia Cearense, a Associação Guerreiros do Paraguai, o Instituto de Coimbra e a Associação dos Homens de Letras de Caracas²¹⁴. Além disso estabeleceu

²¹⁴ Abordagem acerca das vivências e da obra de Arthur Montenegro elaboradas a partir de: BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Dicionário bibliográfico brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. v. 4, p. 319-322.; STUDART, Guilherme. *Dicionário biobibliográfico cearense*. Fortaleza: Tipografia e Litografia a Vapor, 1913, v. 2, p. 66-73.; MARTINS, Ari. *Escritores*

verdadeira rede de relações com outros pesquisadores e participantes da Guerra do Paraguai, sempre buscando elucidar fatos e aumentar o cabedal de documentos. Nessa conjuntura também teve um profícuo contato com literatos e artistas plásticos que se dedicaram à Guerra do Paraguai, interagindo com os mesmos na discussão de detalhes de certos episódios do conflito. Não era para menos que parte do acervo que reuniu apresentava gravuras com cenas de batalha. Nesse quadro, as inter-relações entre História e Arte constituíram um dos tópicos do livro *Fragmentos históricos – homens e fatos da Guerra do Paraguai*, em capítulo no qual tratou de uma obra do pintor italiano Eduardo de Martino, que se especializou em pintura história, reproduzindo várias ações bélicas promovidas pelo Brasil, notadamente na Guerra da Tríplice Aliança.

O pintor italiano Eduardo Federico de Martino nasceu em Meta, no ano de 1838, e faleceu em Londres, em 1912. Era filho de Elisabetta Savarese e de Salvatore de Martino, oficial superior da marinha italiana, vindo a crescer em sua cidade natal, litorânea, o que, desde cedo, colocou-o em contato com a navegação. Desde criança frequentou a Escola Náutica de Meta e, com a idade de dezessete anos, matriculou-se na Escola Naval de Nápoles, vindo a manifestar definitivamente sua vocação para as coisas do mar. Ao lado dessa atuação profissional, recebeu aulas de pintura e frequentou ateliês. Em sua formação, dedicou-se ao estudo da arquitetura naval e à construção de

do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul; Instituto Estadual do Livro, 1978. p. 375-376.; e VILLAS-BÔAS, Pedro. *Notas de bibliografia sul-riograndense: autores*. Porto Alegre: A Nação; Instituto Estadual do Livro, 1974. p. 325.

miniaturas, adquirindo conhecimentos e habilidades que envolviam detalhes e precisão, os quais serviriam à sua futura carreira de pintor. Como oficial da marinha napolitana, participou da campanha da independência da Itália, entre 1862 e 1863 e, ainda atuando no oficialato, viajou para a América do Sul, no ano de 1868, em deslocamento da Europa para Montevidéu. Em suas funções na marinha, também teve larga experiência com o desenho de natureza naval. Na passagem pelo Brasil, no Recife e no Rio de Janeiro, estabeleceu contato com os almirantes brasileiros Tamandaré, Barroso e Alvim, iniciando uma jornada a partir da qual produziu telas que teriam servido para celebrar feitos da marinha nacional. Visitou o teatro de operações na Guerra do Paraguai, passando algum tempo junto ao quartel-general de Caxias, a bordo da fragata Imperatriz, em Curupaiti, e do Lima Barros, que fazia a guarda avançada de Humaitá.

Depois disso, recomendado pelo almirante Barroso, carregado de croquis e de apontamentos, chegou ao Rio de Janeiro, sendo acolhido pelo imperador e pelo barão de Cotegipe, vindo a realizar a primeira exposição de seus trabalhos no salão da Escola de Belas Artes, quando foram adquiridos pelo governo brasileiro duas de suas obras. A partir de tal êxito, deixando o serviço de seu país, de Martino regressou ao Rio da Prata, empreendendo infatigável trabalho. Retornando ao Rio de Janeiro, contou com o apreço governamental e do público, dedicando-se à pintura histórica, em uma de suas ramificações, a pintura de batalhas, elaborando diversas telas acerca de episódios que teriam sido marcantes da formação brasileira. Montou seu ateliê no Rio de Janeiro, onde

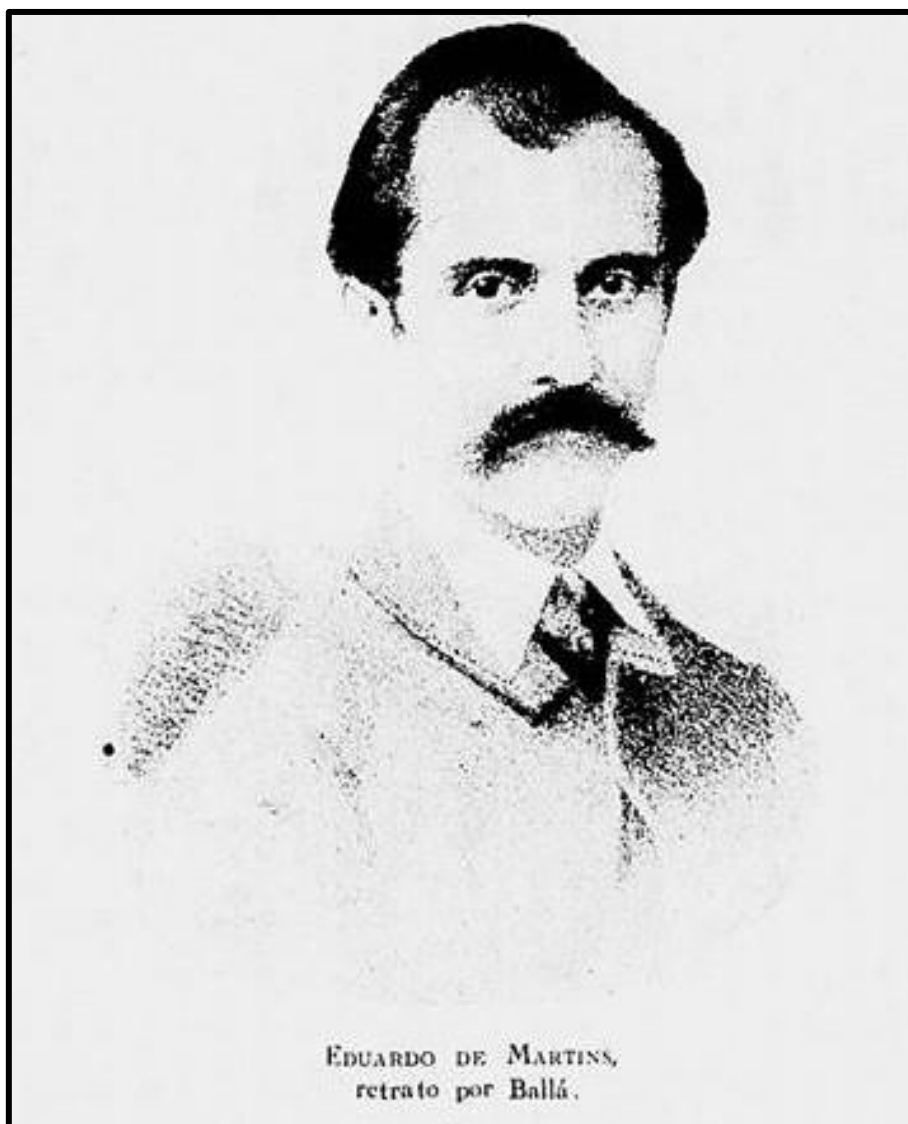
permaneceu até 1875. Do Brasil partiu para a Inglaterra, permanecendo a atuar em sua arte e chegou a ser considerado como pintor da Corte, ficando em Londres até o seu falecimento.



perspectiva jocosa da imprensa ilustrado-humorística carioca acerca de um “leilão e exposição de pintura” organizado por Eduardo de Martino
(SEMANA ILUSTRADA, Rio de Janeiro, a. 14, n. 677, 30 nov. 1873, p. 4-5)



retrato de Eduardo de Martino publicado na Revista Marítima Brasileira
(a. 31, n. 12, jun. 1912, p. 2010)



EDUARDO DE MARTINS,
retrato por Ballá.

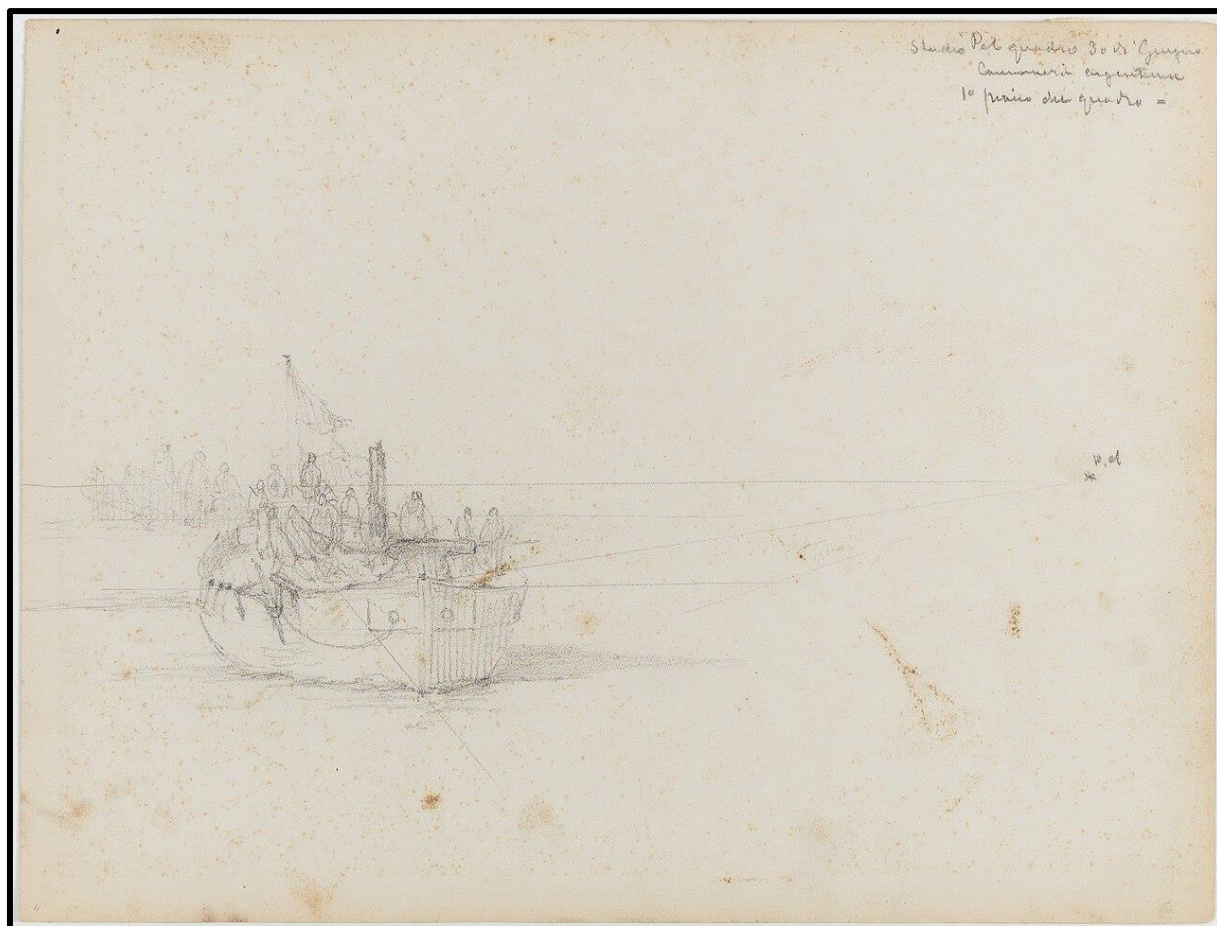
retrato de Eduardo de Martino publicado na Revista da Semana
(a. 37, n. 7, 25 jan. 1936, p. 17)



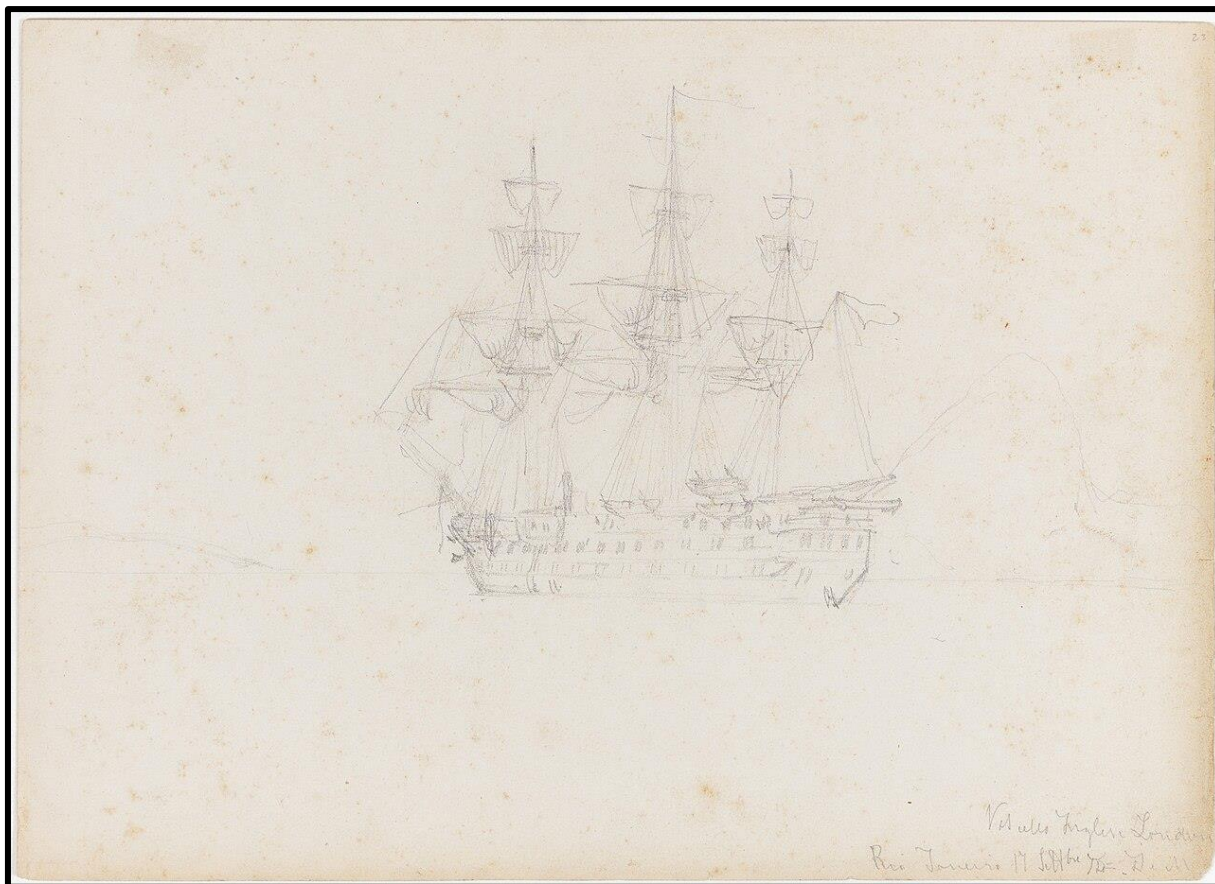
retrato de Eduardo de Martino publicado na Revista Marítima Brasileira
(a. 31, n. 12, jun. 1912, p. 2010)

Como pintor de marinhas, suas obras foram em geral caracterizadas por descer às minudências, em pinturas feitas com paciência, com saber, com escrúpulo, não descurando dos detalhes ao representar as imagens das embarcações, nas quais não faltavam escaleres, cordas no aparelho do velame, correntes no cano das fornalhas, com um desenho minucioso, em que a água tem volume e transparência, o céu era longo, além de uma feliz perspectiva aérea. No que diz respeito ao desenho de navios, tudo era rigorosamente pintado, ainda mais pelo seu perfeito conhecimento de todos os aparelhos náuticos, por mais complicados que fossem²¹⁵. Assim, a navegação e os navios foram os motes da produção de Martino, que deixou uma obra pictórica marcada por tais elementos, apresentando esboços e estudos de embarcações e de itens náuticos, projetos para exposições, barcos, veleiros, lanchas, navios, vapores e belonaves.

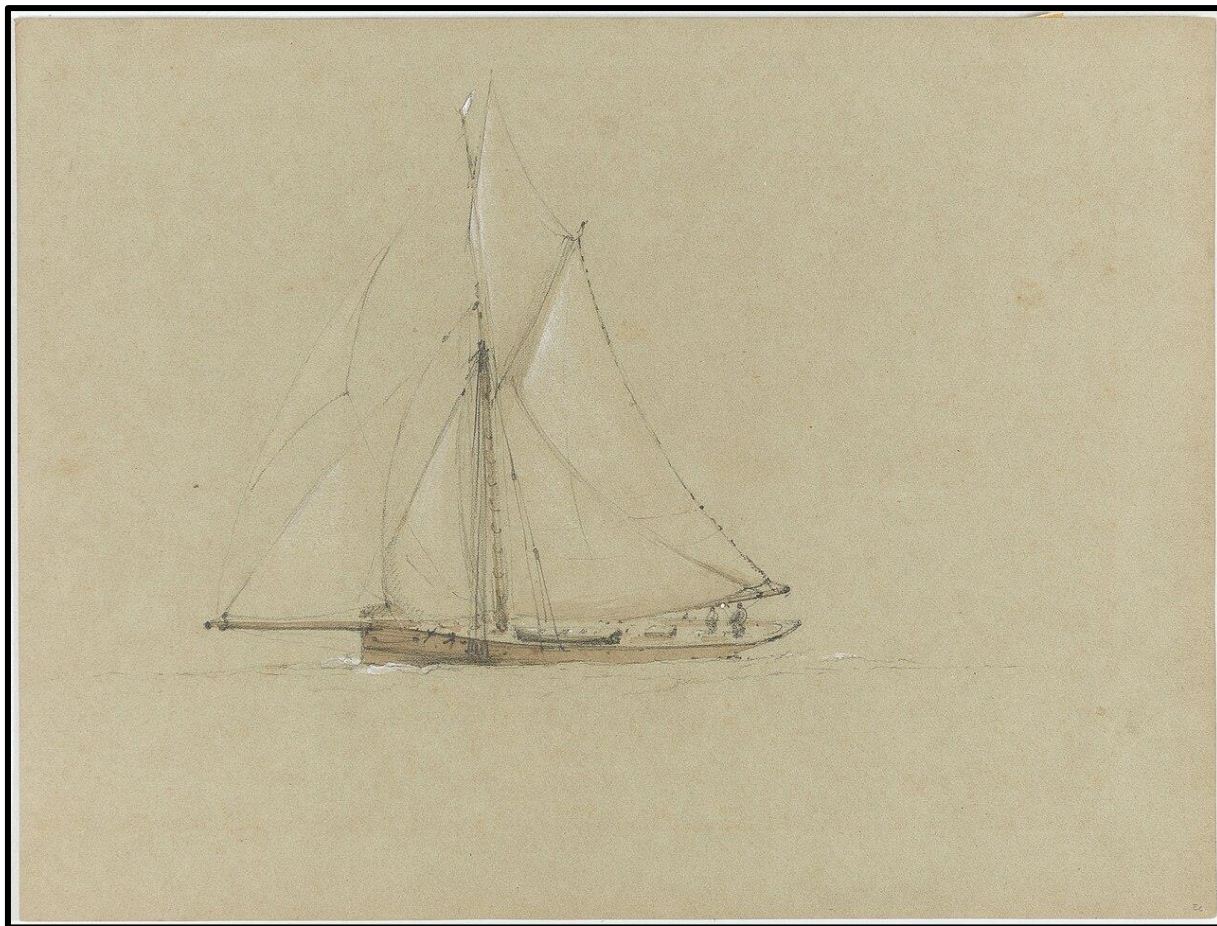
²¹⁵ Dados sobre Eduardo de Martino obtidos a partir de: BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. Eduardo de Martino, pintor e marinheiro. São Paulo: Editora Petróleo, 1998.; DÓRIA, Luís Gastão d'Escragnolle. Eduardo de Martino. In: REVISTA DA SEMANA, a. 37, n. 7, 25 jan. 1936, p. 17.; GOMES, Patrícia Miquilini. A Coleção Eduardo de Martino no Museu NVAL DO Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2018.; PUGLIA, Luigina V. Eduardo de Martino: da ufficiale di marina a pittore di corte. Monghidoro: Con-Fire, 2012.; REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, a. 31, n. 12, jun. 1912, p. 2007-2010.; ROMANO, Roberto Vittorio. Eduardo de Martino. Roma: Ufficio Storico della Marina Militare, 1994.



esboço de barco (Coleção Brasileira Iconográfica)



navio inglês(Coleção Brasileira Iconográfica)



veleiro (Coleção Brasileira Iconográfica)



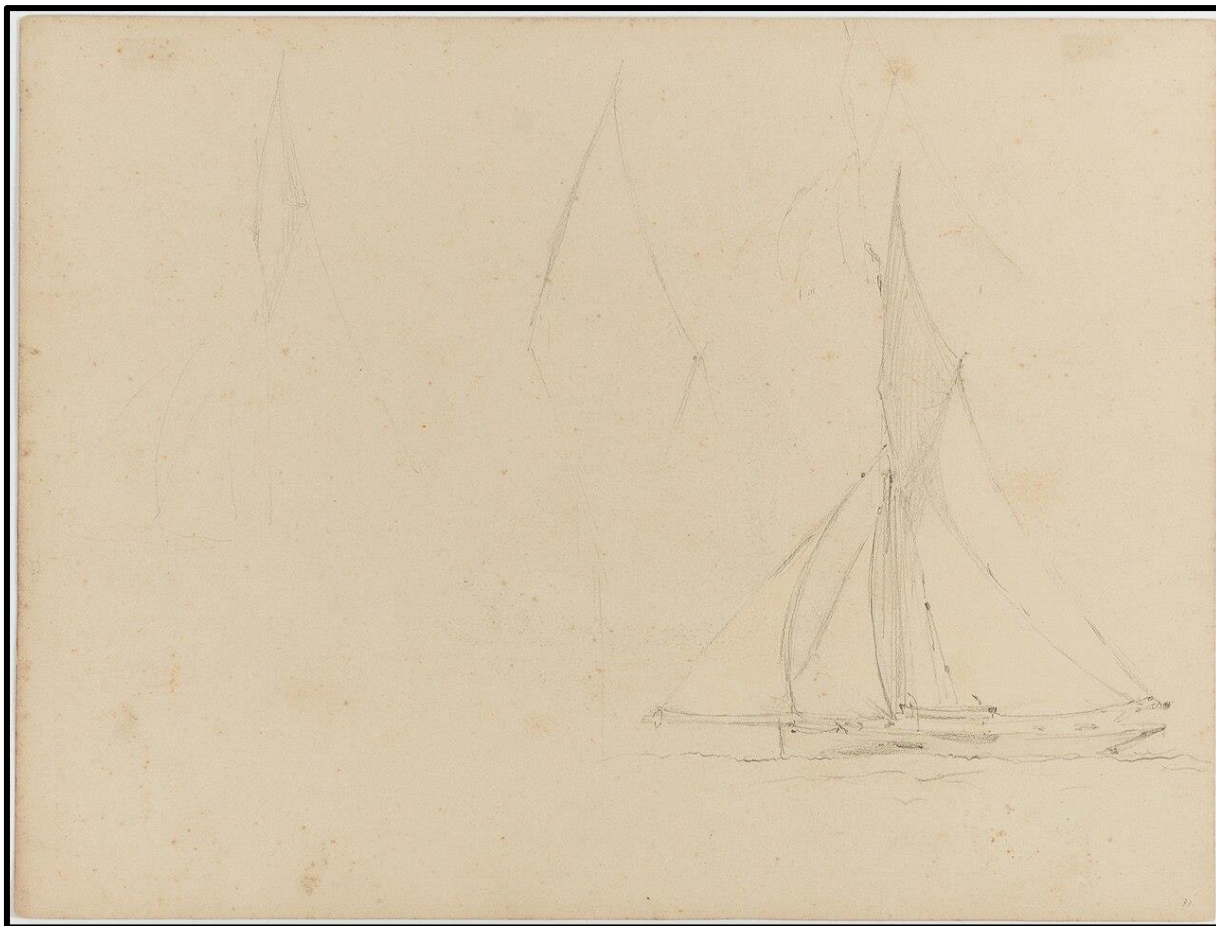
velero (Coleção Brasileira Iconográfica)



veleiro em mar revolto (Coleção Brasileira Iconográfica)



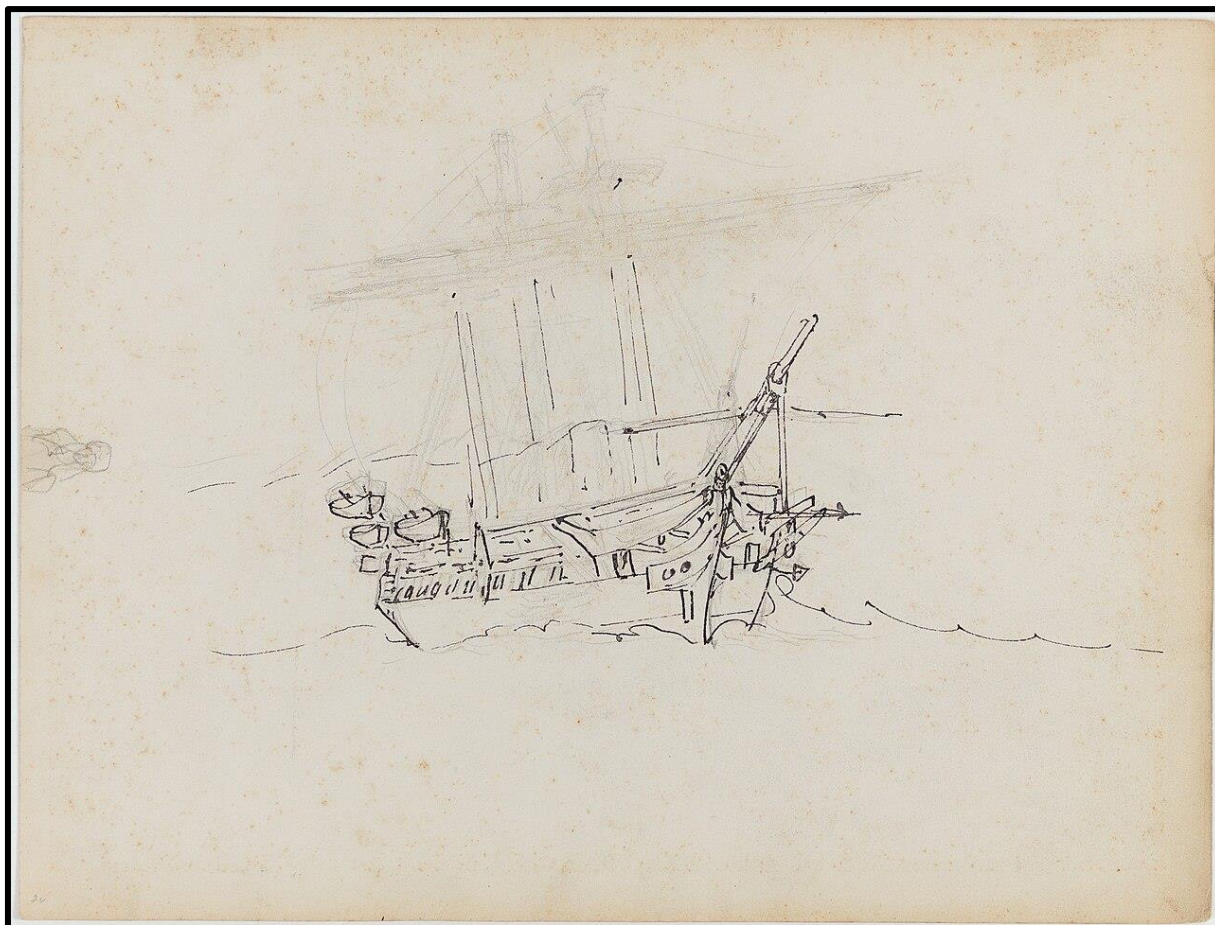
veleiros (Coleção Brasileira Iconográfica)



estudo de veleiro (Coleção Brasileira Iconográfica)



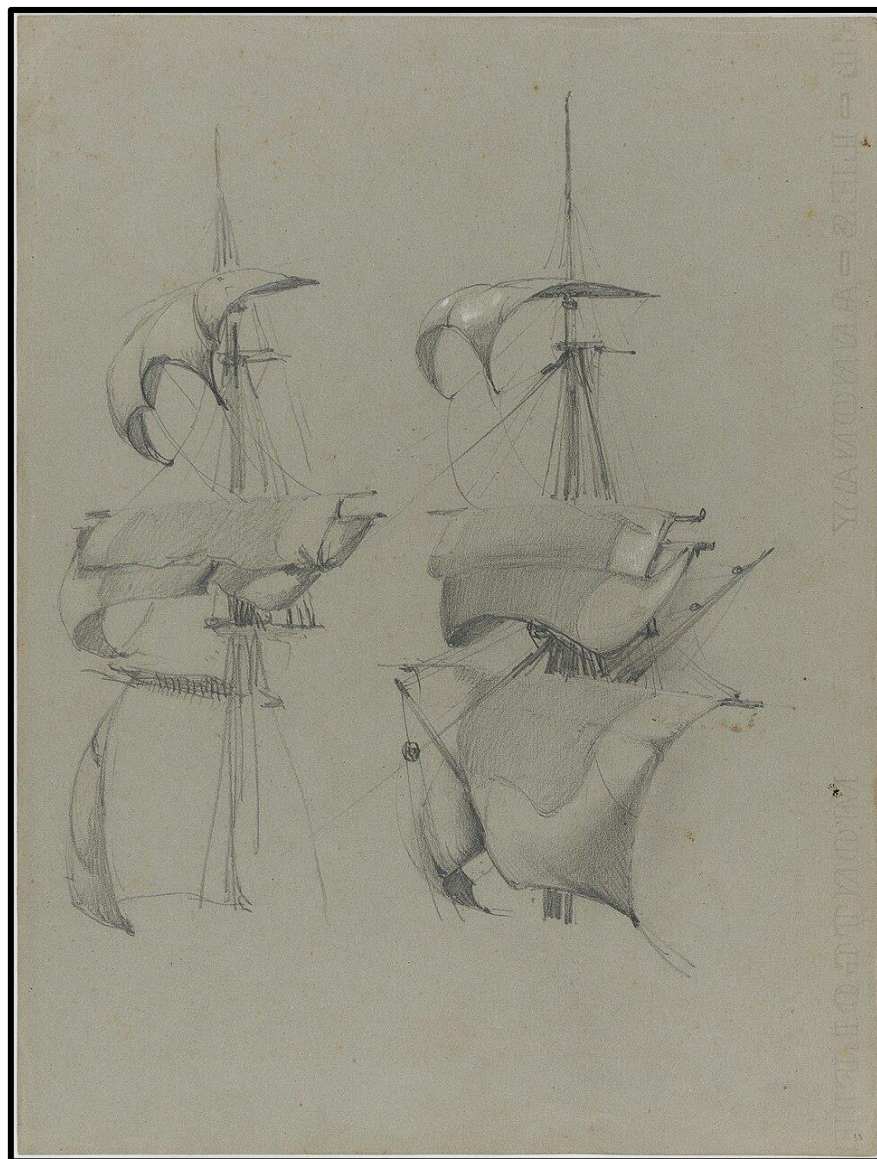
estudo para náufragos em jangada (Coleção Brasileira Iconográfica)



estudo para navio (Coleção Brasileira Iconográfica)



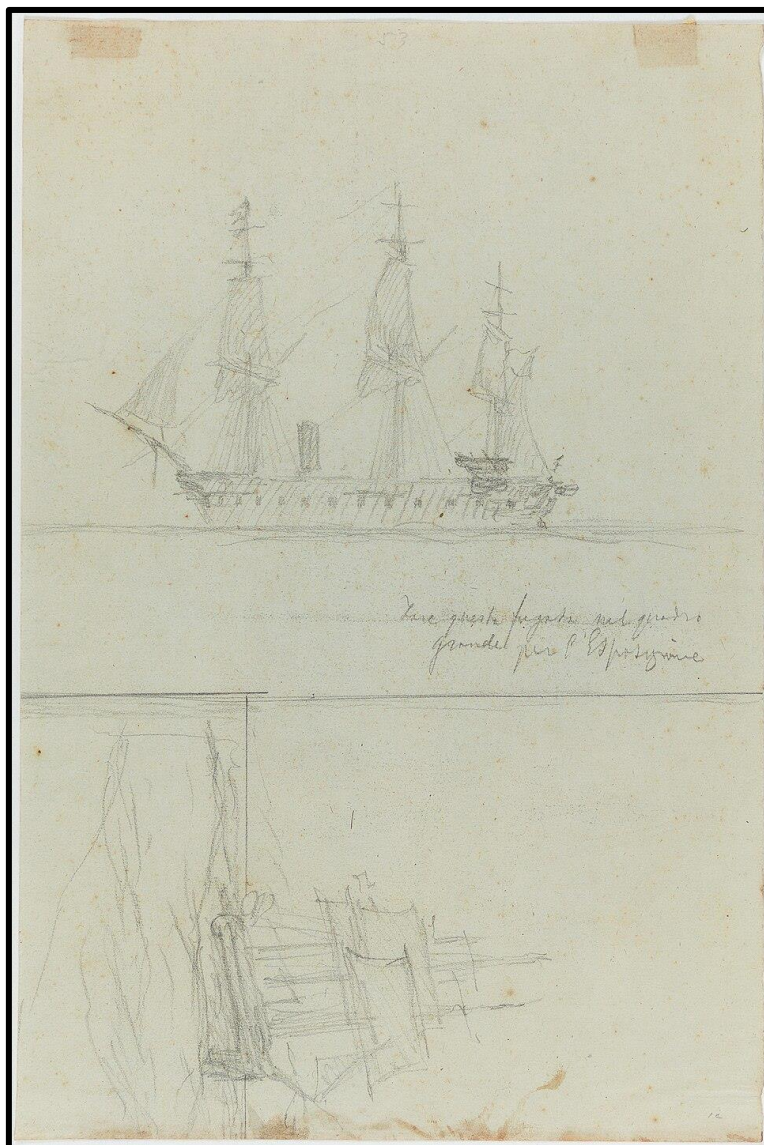
estudo para velames e mastros (Coleção Brasileira Iconográfica)



mastros e velames (Coleção Brasileira Iconográfica)



**escolhendo um tema para a Exposição de Belas Artes no Rio de Janeiro
(Coleção Brasileira Iconográfica)**



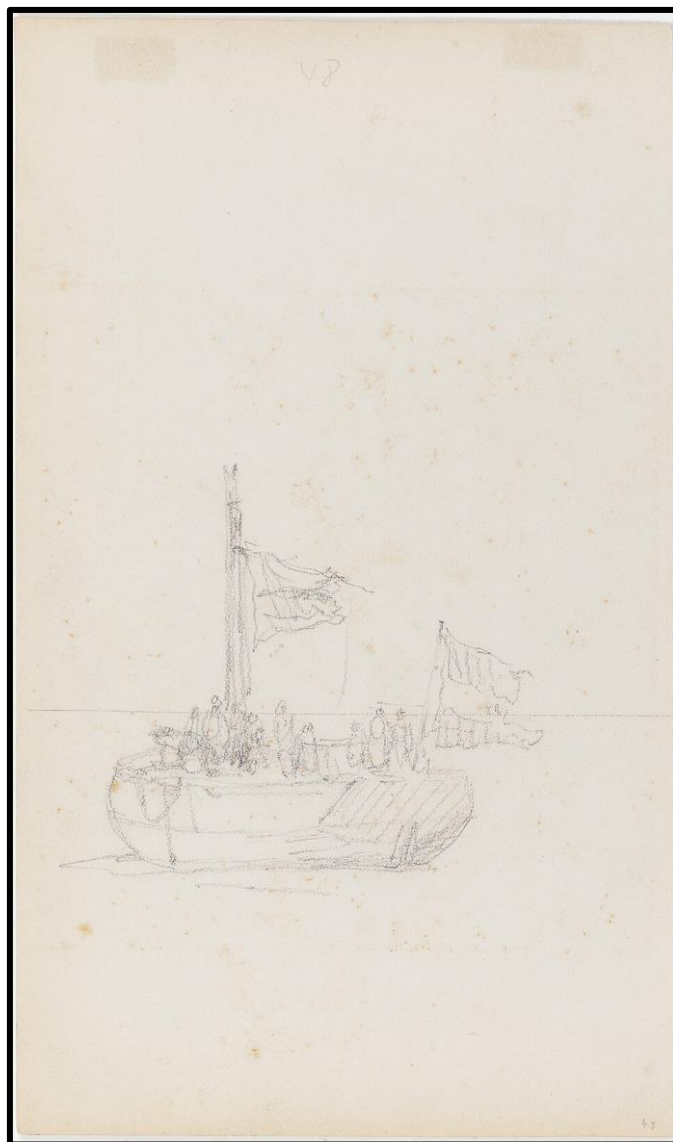
construindo esta fragata para a grande exposição (Coleção Brasileira Iconográfica)



fazendo este quadro para a grande exposição (Coleção Brasileira Iconográfica)



navios (Coleção Brasileira Iconográfica)



barco (Coleção Brasileira Iconográfica)



barco (Coleção Brasileira Iconográfica)



barcos ancorados (Coleção Brasileira Iconográfica)



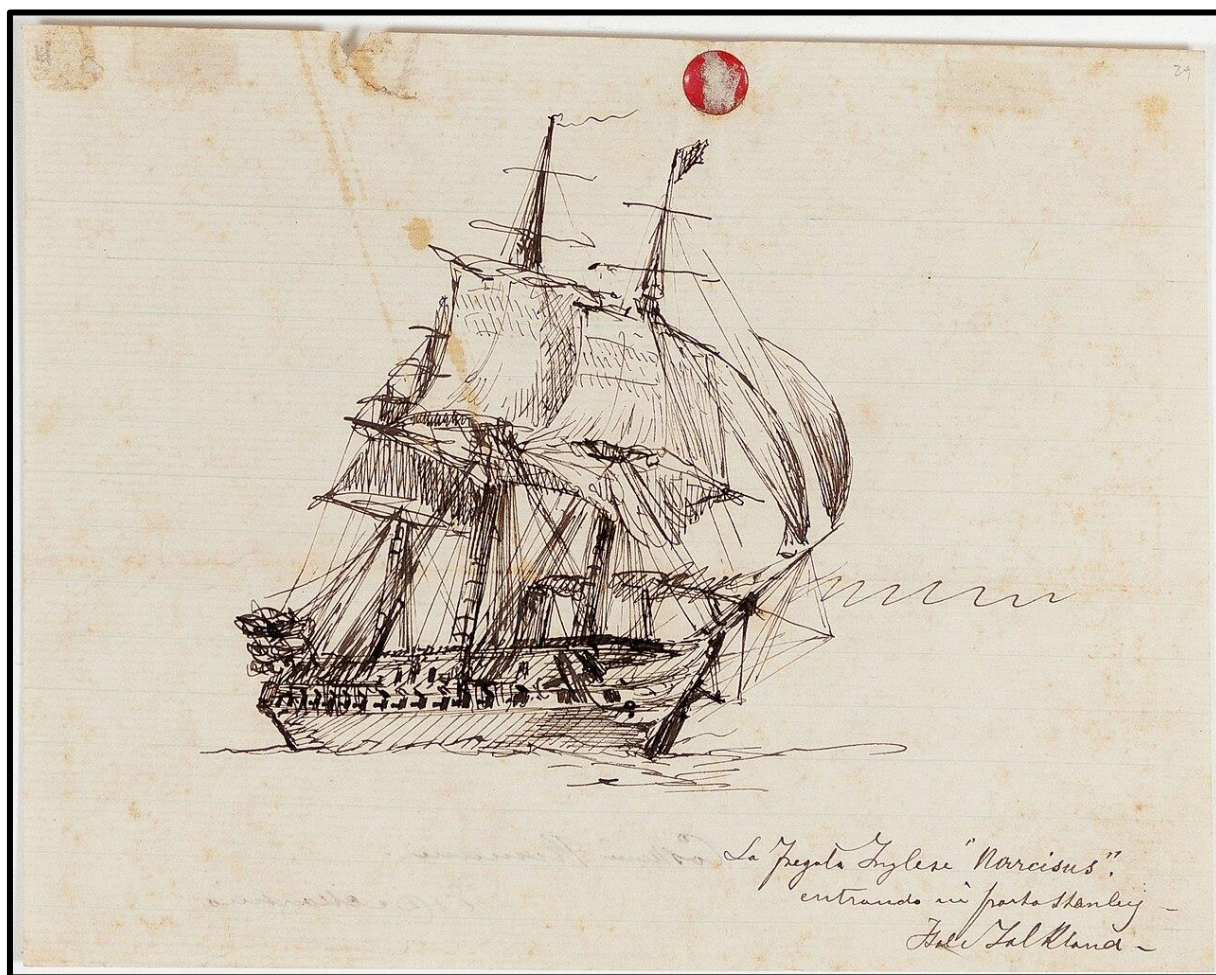
barca paraguaia



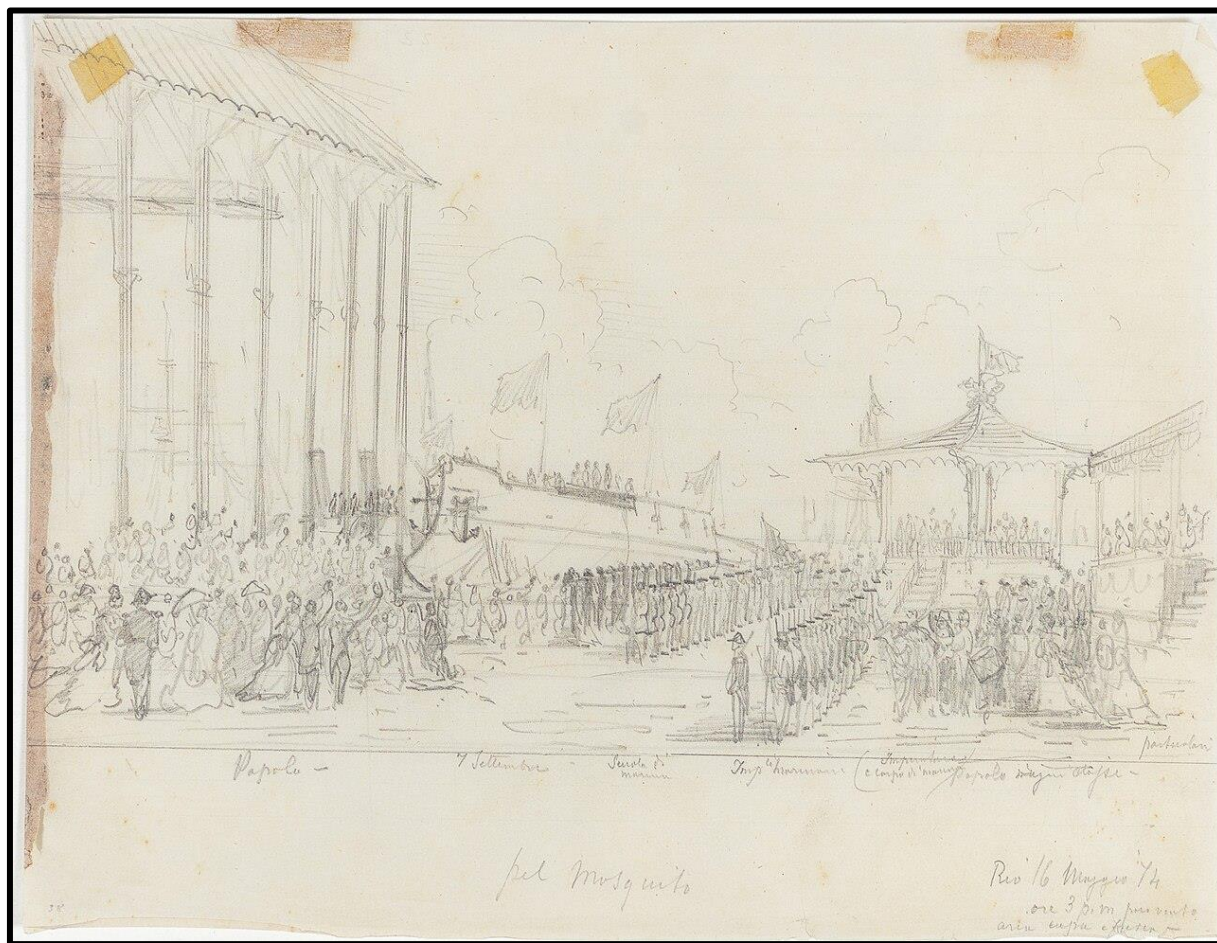
embarcação italiana (Coleção Brasileira Iconográfica)



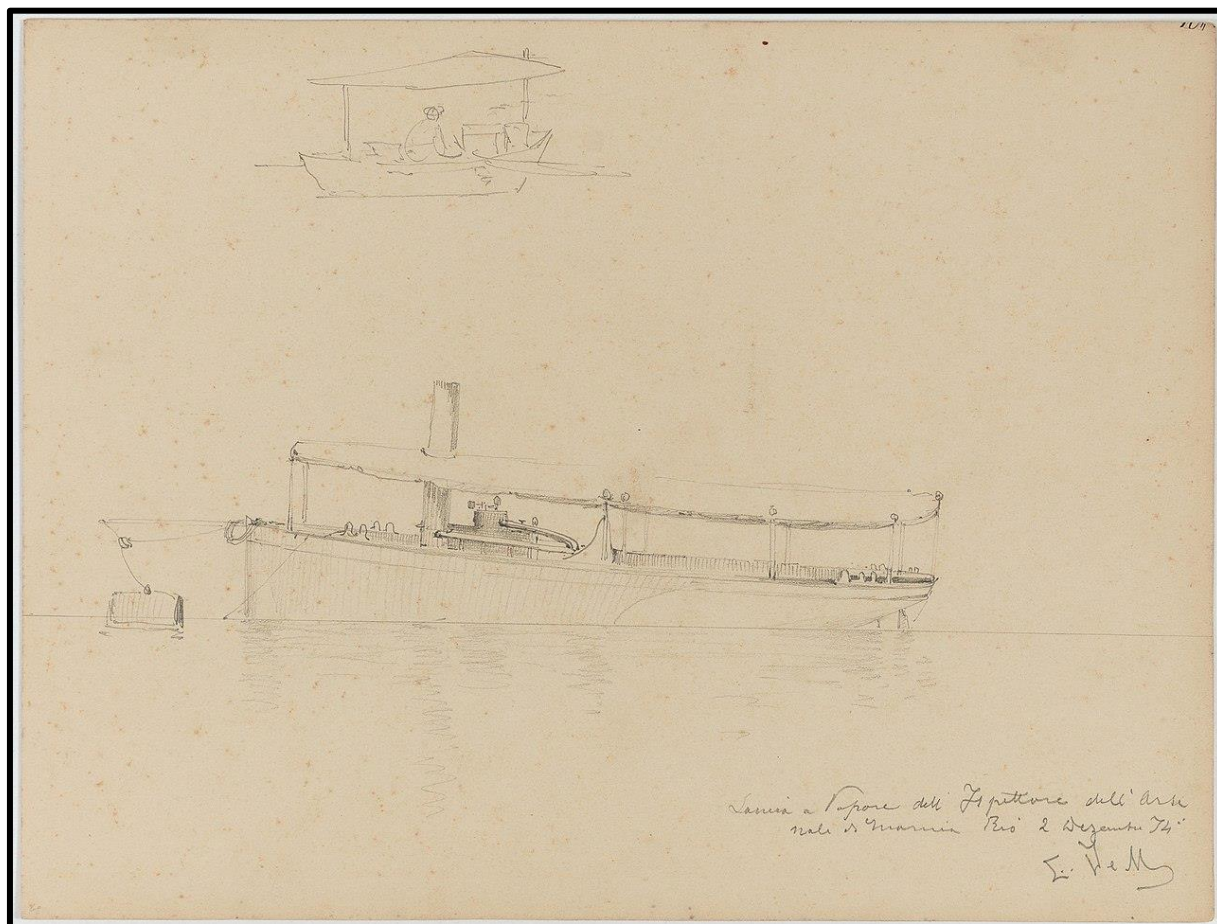
vapor inglês (Coleção Brasileira Iconográfica)



fragata inglesa (Coleção Brasileira Iconográfica)



**lançamento do encouraçado Sete de Setembro no Arsenal da Marinha, Rio de Janeiro
(Coleção Brasileira Iconográfica)**



lancha a vapor do Inspetor do Arsenal da Marinha (Coleção Brasileira Iconográfica)



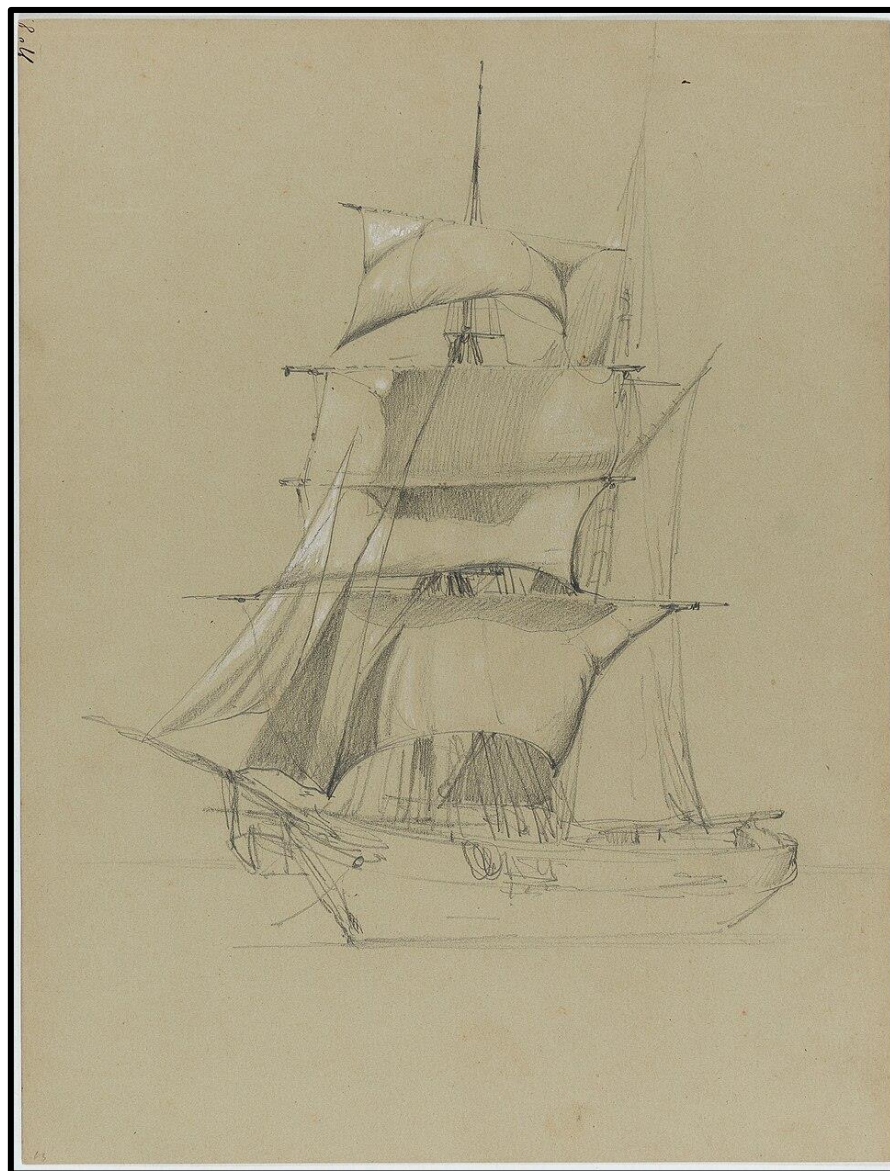
navio (Coleção Brasileira Iconográfica)



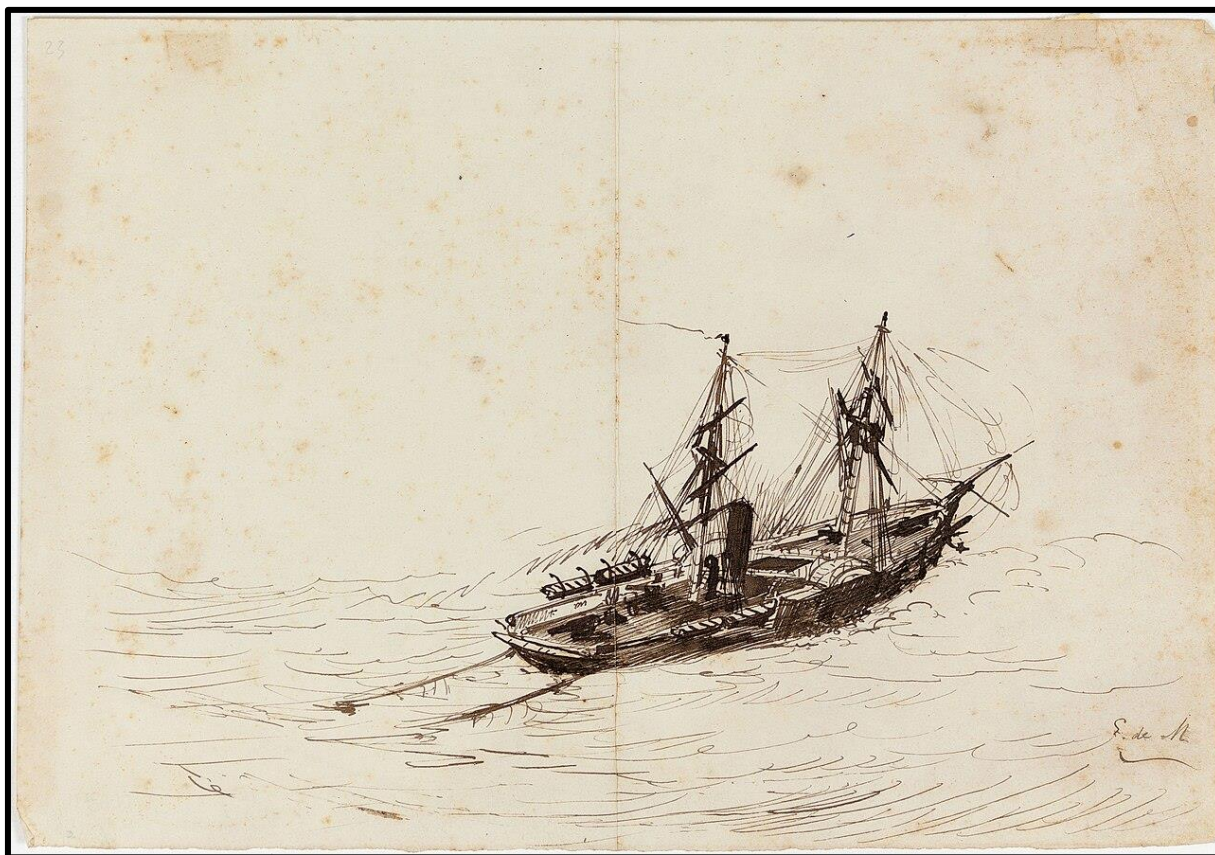
navio (Coleção Brasileira Iconográfica)



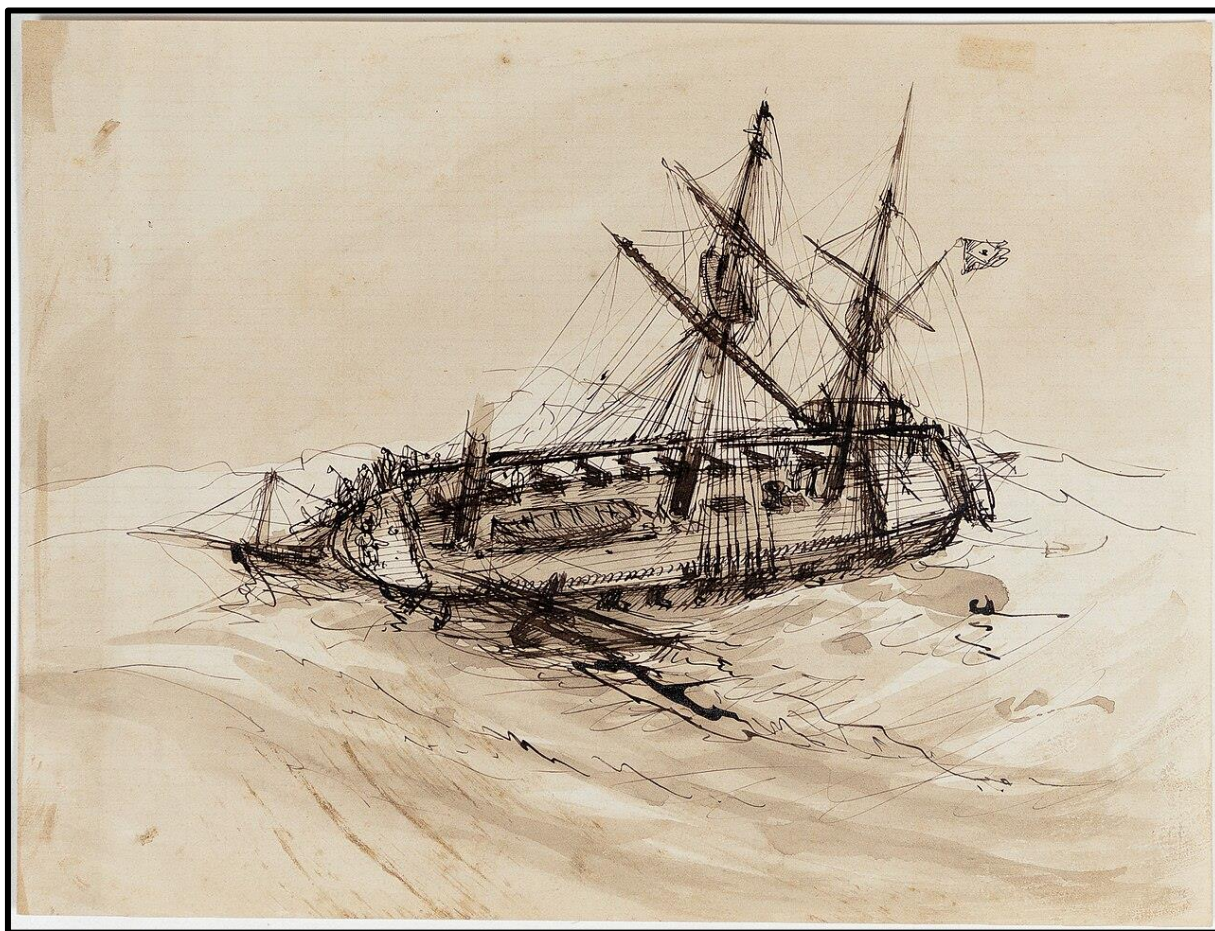
navio (Coleção Brasileira Iconográfica)



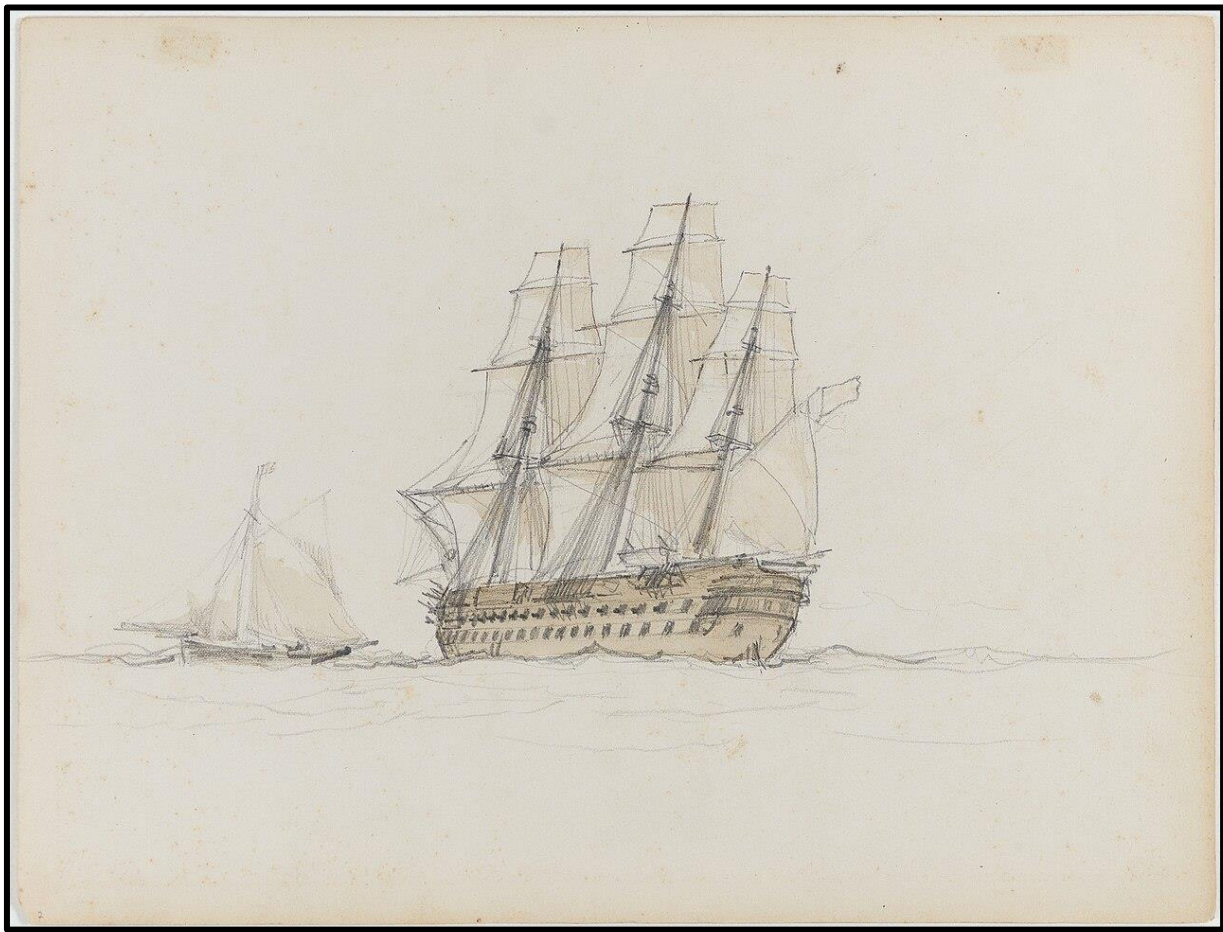
navio (Coleção Brasileira Iconográfica)



navio (Coleção Brasileira Iconográfica)



navio brasileiro tombado (Coleção Brasileira Iconográfica)



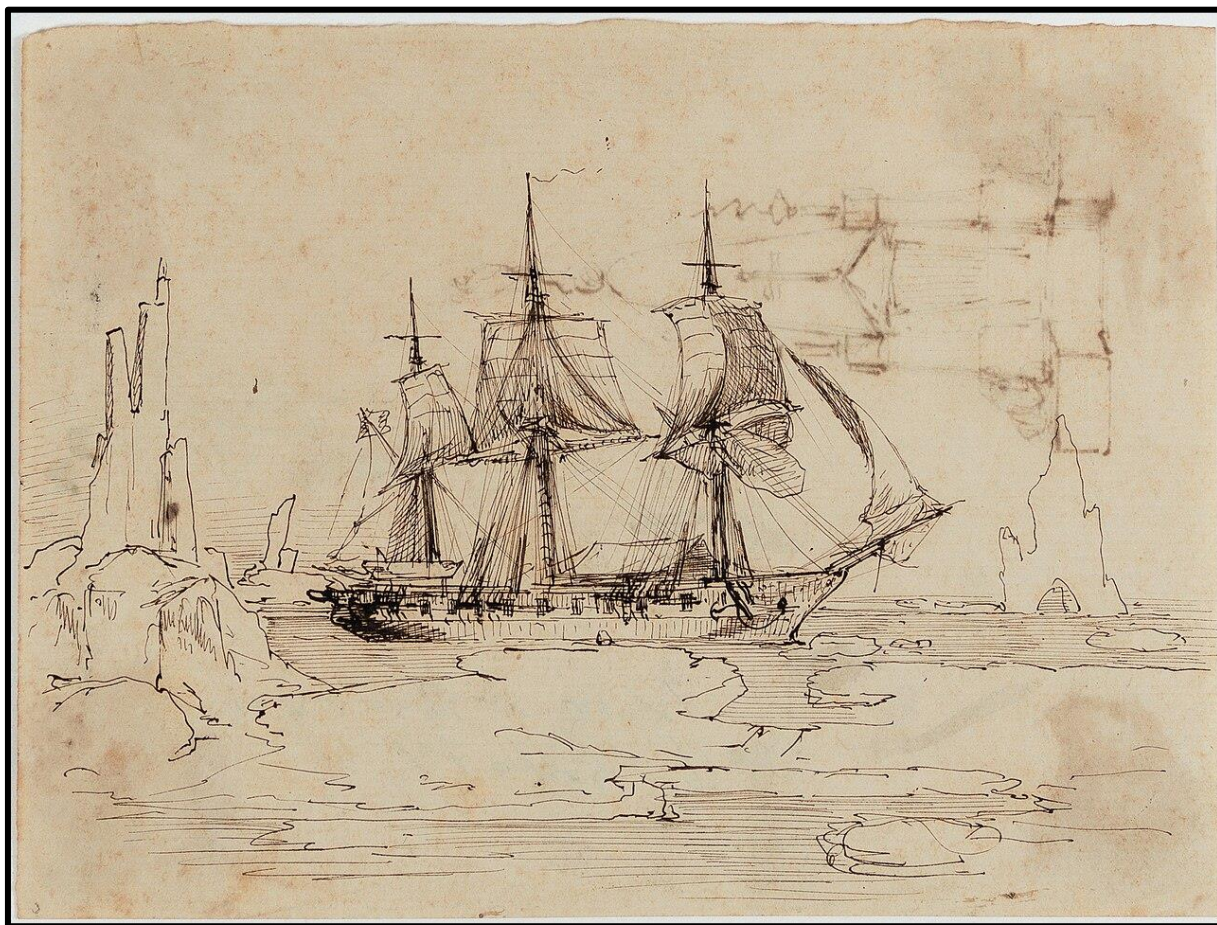
navio e barco a vela (Coleção Brasileira Iconográfica)



navio tombado (Coleção Brasileira Iconográfica)



navios (Coleção Brasileira Iconográfica)



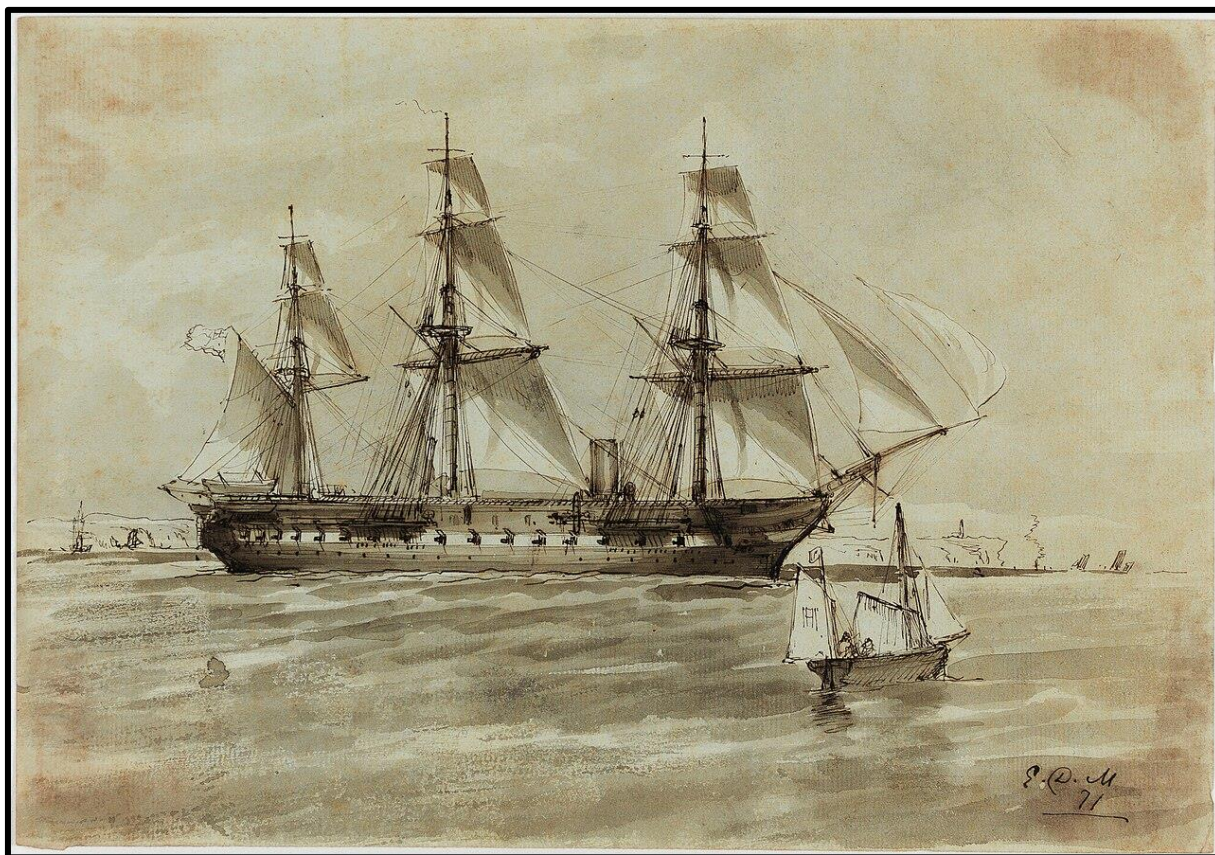
belonave (Coleção Brasileira Iconográfica)



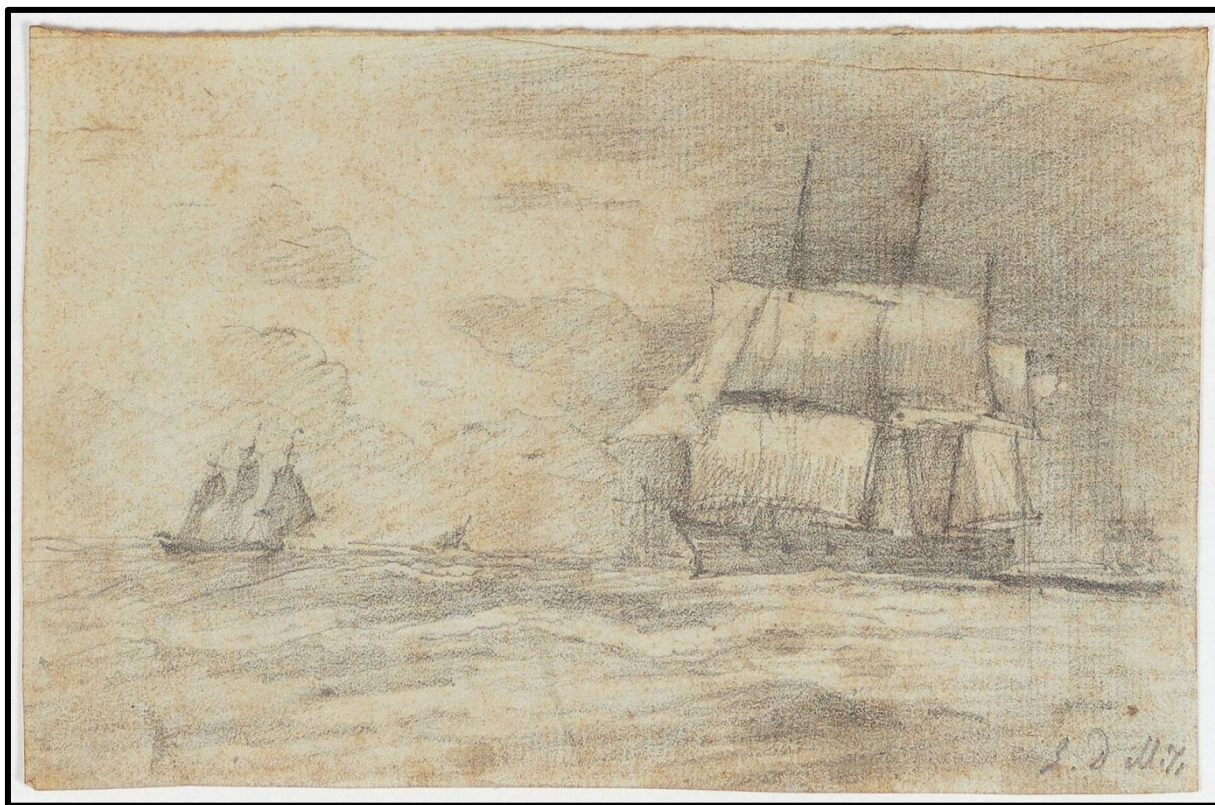
belonave (Coleção Brasileira Iconográfica)



belonave (Coleção Brasileira Iconográfica)



belonave (Coleção Brasileira Iconográfica)



belonaves (Coleção Brasileira Iconográfica)



belonaves (Coleção Brasileira Iconográfica)



encouraçado italiano



navio de guerra ao luar

Da presença de Martino no cenário dos enfrentamentos bélicos no Paraguai resultaria uma série de obras que registraram alguns eventos militares, na sua habitual prática da pintura histórica e, ainda mais especificamente, de batalhas. A revista carioca *A Vida Fluminense* descrevia tal atuação, anunciando a chegada do pintor italiano Eduardo de Martino, ex-oficial da Real Marinha Italiana, “que esteve muitos meses no Paraguai, onde assistiu a alguns dos feitos mais memoráveis da presente campanha”. A publicação descrevia que o artista fizera “muitos croquis dos lugares onde se feriram os principais embates” e estudara “tipos dos soldados aliados e paraguaios”, vindo a executar quadros sobre alguns dos episódios da Guerra da Tríplice Aliança. Segundo a folha, em tal “trabalho há duas partes bem distintas e que ambas o recomendam”, ou seja, “a fidelidade e a perfeição”, esclarecendo que “em nenhum dos quadros foi o desenho feito de imaginação, mas copiado (como se copia um retrato)”, em relação a “local, vasos de guerra, fortalezas, tipos, vestuários de diversas personagens, incidentes principais e disposição geral”. Destacava também “a fantasia do artista, dispondo com esmero os diversos grupos, dando à vegetação seu esplêndido colorido sul-americano e fazendo o azul do céu mirar-se no líquido espelho do rio”²¹⁶. Nesse sentido, Martino retratou várias cenas de batalhas navais que marcaram o enfrentamento bélico entre o Império Brasileiro e o Paraguai.

²¹⁶ A VIDA FLUMINENSE, Rio de Janeiro, a. 1, n. 38, 19 set. 1868, p. 10.



Riachuelo - Abordagem da corveta Maceió e da escuna Dois de Dezembro



bombardeio de Curuzu (Coleção Museu Histórico Nacional)



vapor Marquês de Olinda em Assunção (Coleção Museu Histórico Nacional)



abordagem do Encouraçado Barroso e Monitor Rio Grande (Coleção Museu Histórico Nacional)



combate naval do Riachuelo (Coleção Museu Histórico Nacional)



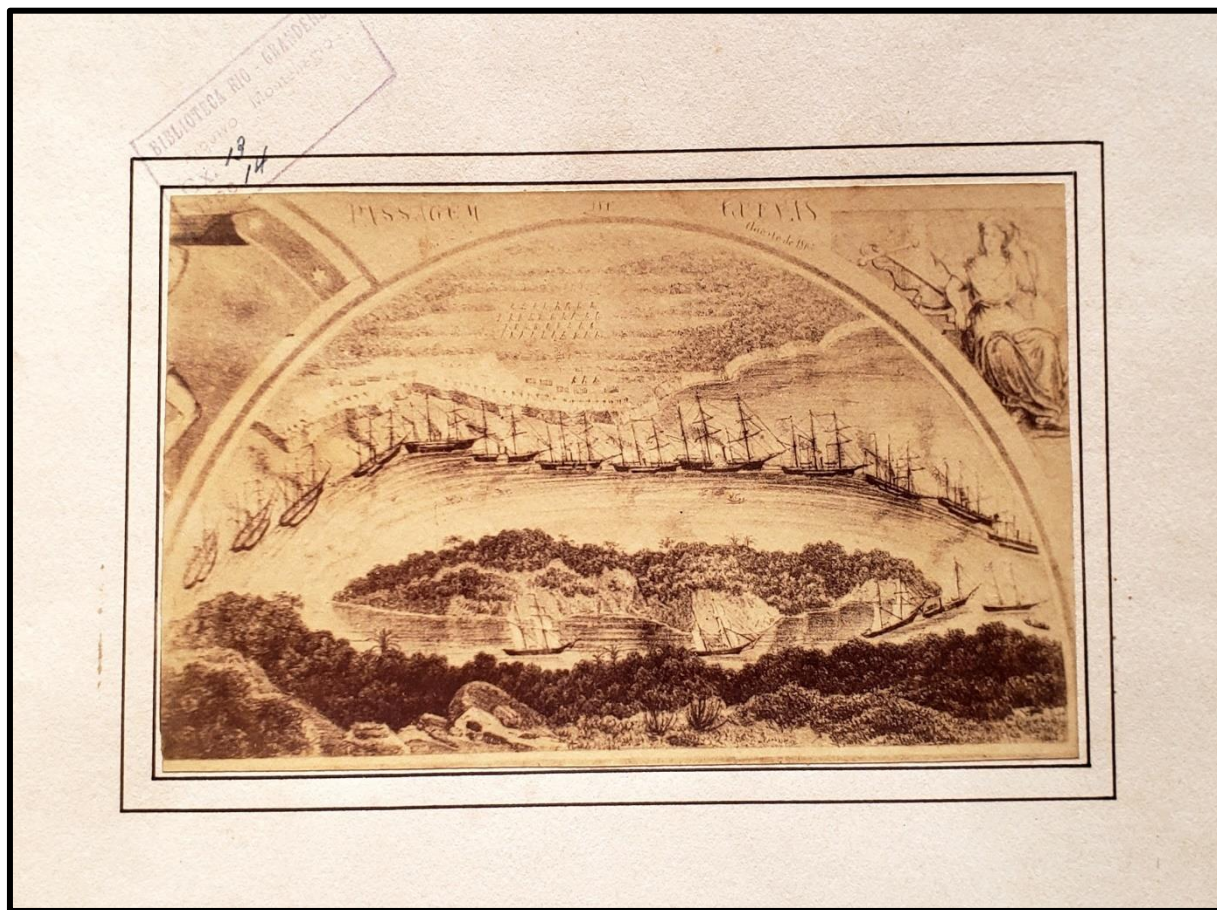
canoas em vigília no Chaco (Coleção Museu Histórico Nacional)

Em terras gaúchas, Eduardo de Martino se fez presente na virada de 1869 a 1870, onde permaneceu praticando suas ações artísticas, como “marinhista”, sendo “visível a exaçaõ com que reproduzia as águas flutuantes do mar” e, “como homem”, permanecendo “patente a operosidade” na recorrente produção de telas. De sua arte, apresentou três quadros no Rio Grande do Sul, “expondo uma brilhante série de obras primorosas”, ao trazer “a reprodução de alguns dos belos quadros que lhe deram no Rio reputação de artista exímio e distintíssimo pintor de gêneros e marinhas”. Permaneceu em Porto Alegre por quatro meses, organizando uma exposição, no intuito de vender seus quadros, apresentados como “documentos que falam da glória nacional e perpetuam a memória dos seus valentes mártires”. Depois deslocou-se para a cidade do Rio Grande, na qual a população “acudia em massa aos salões da Câmara Municipal, para admirar nas obras-primas de seu animado pincel a simpatia do inspirado italiano pela grandeza desses nobres feitos” e “desses heroicos nomes que são o orgulho e a saudade da pátria”. As pinturas do italiano chegaram a ser reproduzidas fotograficamente, no sentido da impressão de um álbum, destinado à comercialização. O artista plástico conseguiu vender as obras que trouxera para a Província, ficando no Rio Grande a tela “Passagem de Humaitá”²¹⁷, a qual sofreu avarias e passou por reprodução, no episódio narrado por José Arthur Montenegro.

²¹⁷ FERREIRA, Athos Damasceno. Artes plásticas no Rio Grande do Sul (1755-1900). Porto Alegre: Globo, 1971. p. 105-112 e 501.

O ponto de intersecção entre a obra de J. Arthur Montenegro e a de Eduardo de Martino ficou registrado no livro Fragmentos históricos – homens e fatos da Guerra do Paraguai²¹⁸, vindo ao encontro do manifesto interesse do pesquisador cearense/gaúcho quanto às representações imagéticas da guerra, como foi o caso das cenas de batalha, incluindo entre elas os enfrentamentos navais. Nessa linha, no que tange ao teatro de operações no contexto naval, compunham a coleção documental formada por Montenegro representações imagéticas como “Passagem de Cuevas”, “Passagem das Mercedes”, “Abordagem do encouraçado Alagoas”, “Batalha Naval do Riachuelo”, “Abordagem dos encouraçados”, “Passagem do Humaitá”, “Canhoneira encouraçada Tamandaré depois do combate de Curupaiti”, “Glorioso combate dos encouraçados brasileiros Barroso e Monitor Rio Grande”, “Divisão avançada da esquadra, passando em frente das baterias do Tebiguari” e “Guerra do Paraguai, episódio da madrugada de 2 do corrente”.

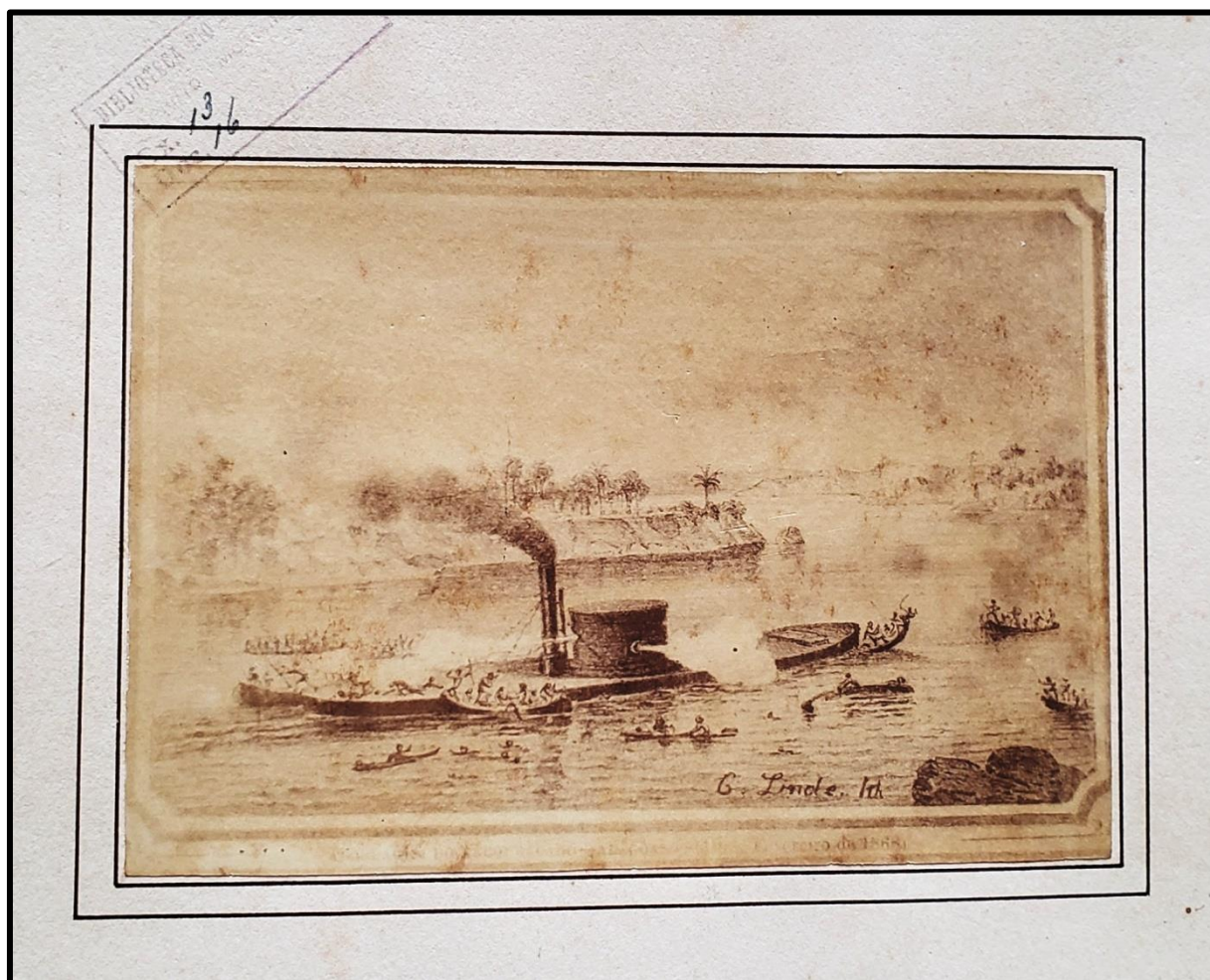
²¹⁸ MONTENEGRO, José Arthur. Fragmentos históricos – homens e fatos da Guerra do Paraguai. Rio Grande: Tipografia da Livraria Rio-Grandense, 1900. p. 78-84.



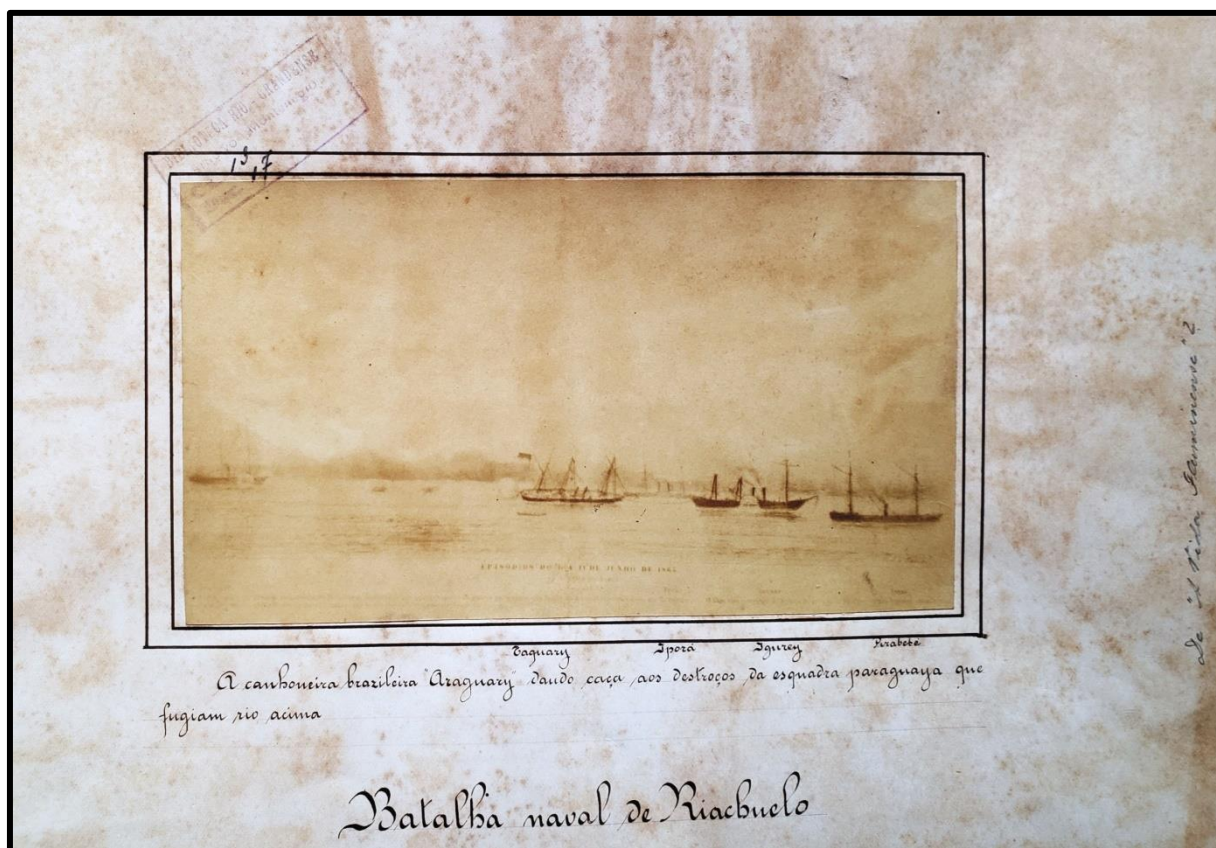
Passagem de Cuevas



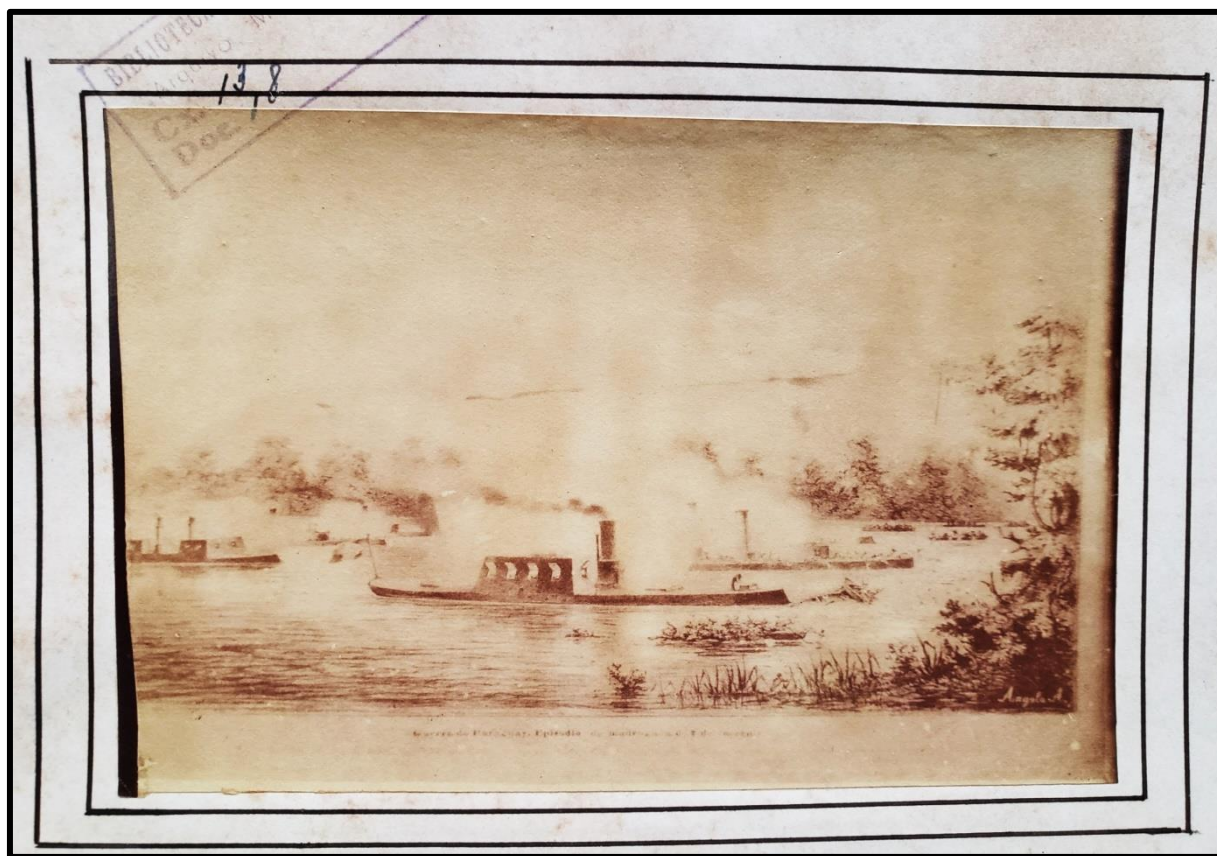
Passagem das Mercedes



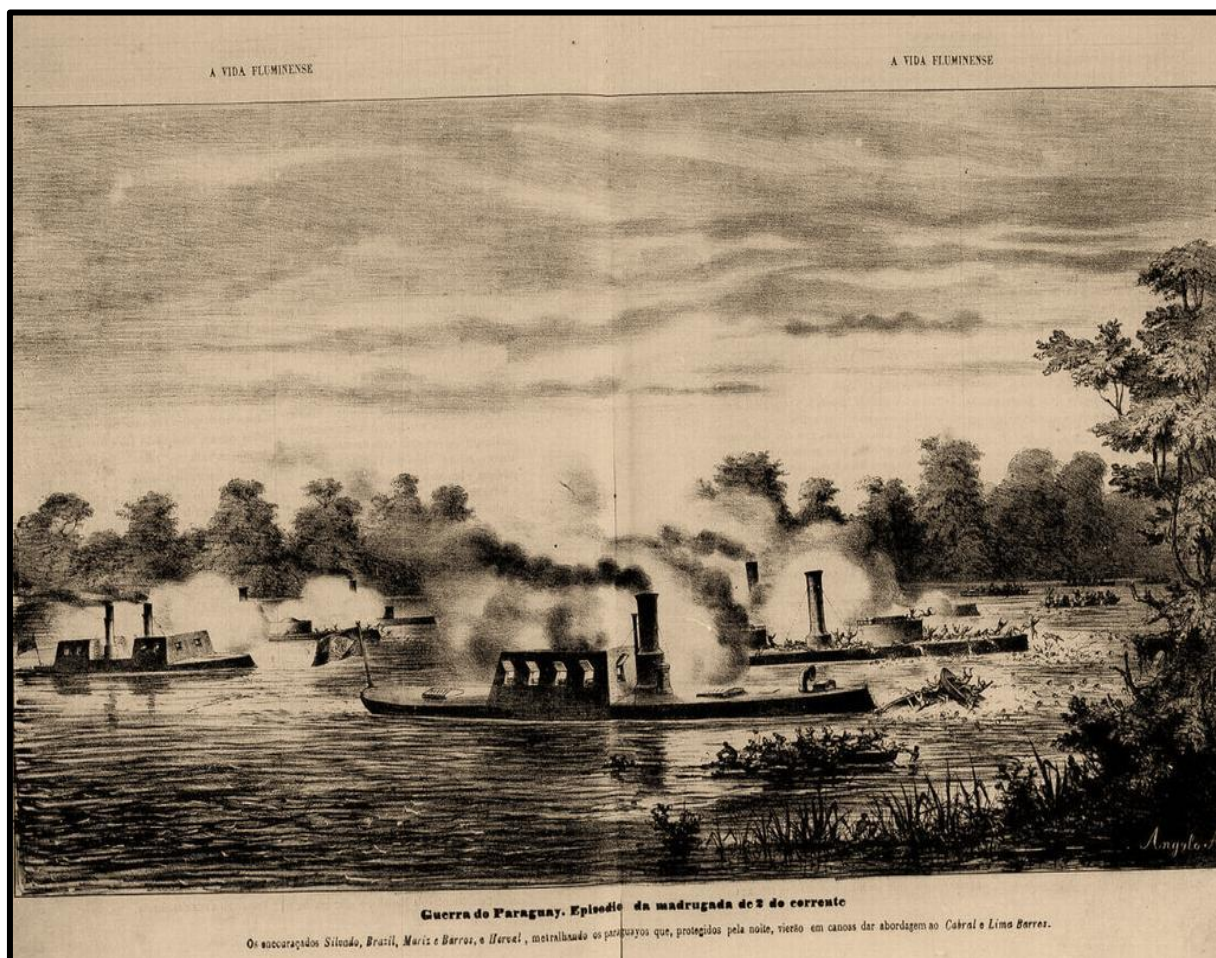
Abordagem do encouraçado Alagoas



Batalha Naval do Riachuelo



Abordagem dos encouraçados



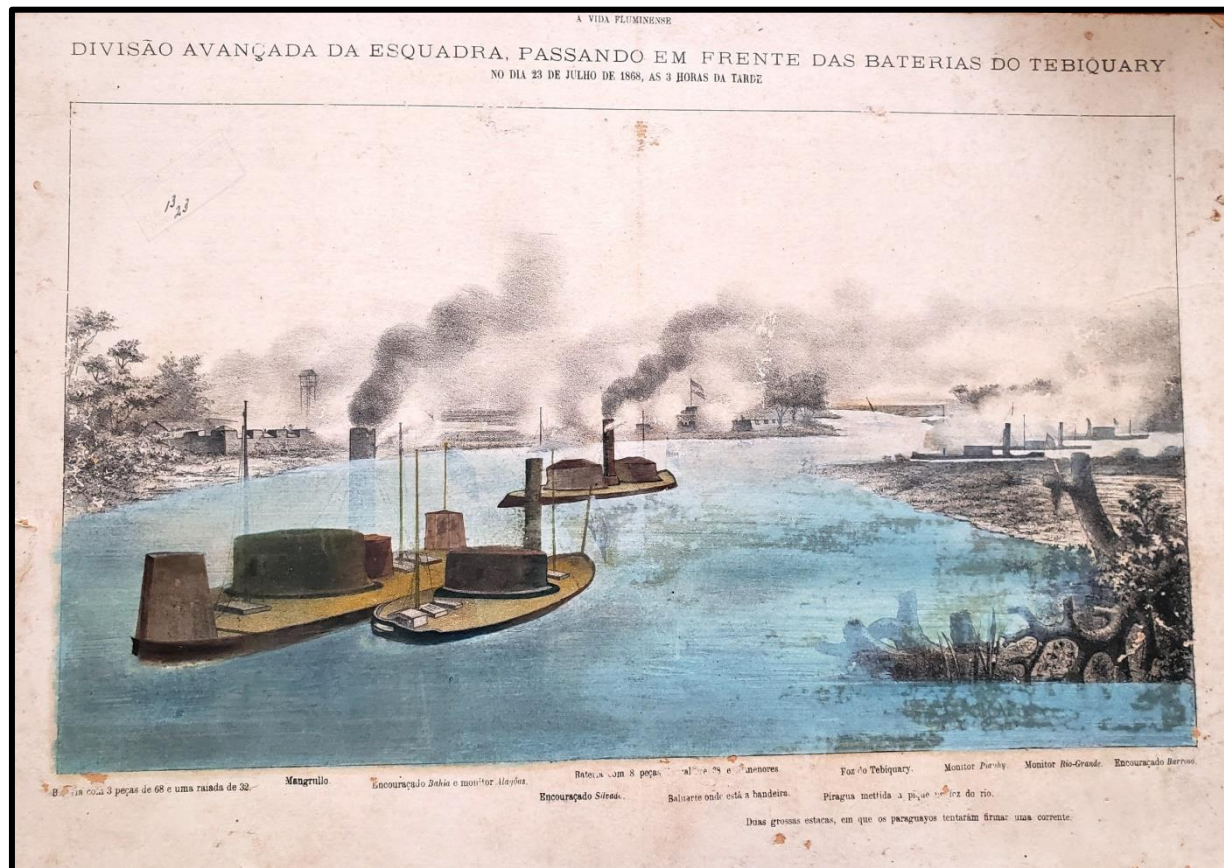
Passagem do Humaitá



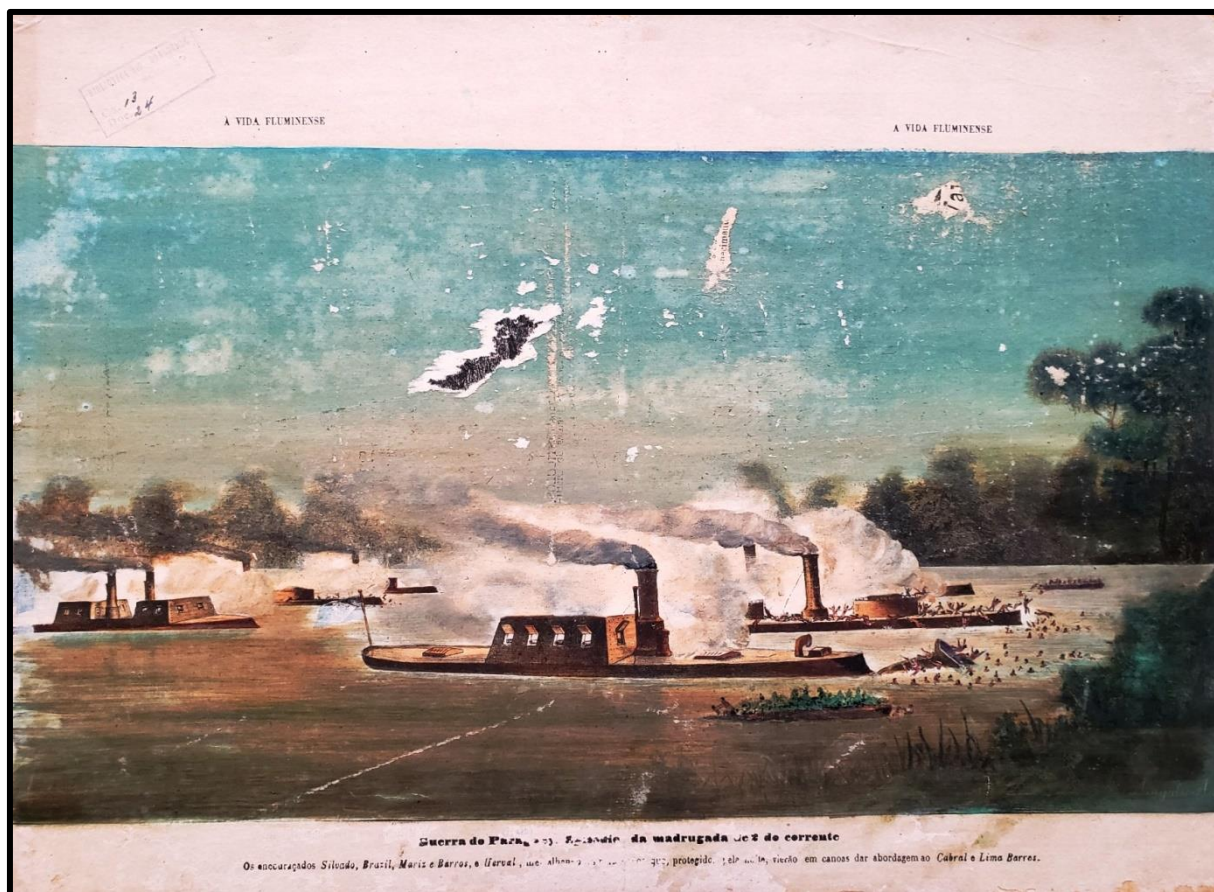
Canhoneira encouraçada Tamandaré depois do combate de Curupaiti



Glorioso combate dos encouraçados brasileiros Barroso e Monitor Rio Grande



Divisão avançada da esquadra, passando em frente das baterias do Tebiquari



Guerra do Paraguai, episódio da madrugada de 2 do corrente

A referência de Montenegro à obra do pintor italiano aludia à época da presença do artista na cidade do Rio Grande, citando o “quadro original de Eduardo de Martino”, intitulado “Passagem de Humaitá”. No texto, o historiador explicava que “o célebre pintor de marinhas”, que “tão assinalada deixou a sua

passagem pelo Brasil, chegou ao “Rio Grande, baldo de recursos, após sua deserção militar da estação naval italiana no Rio da Prata, em consequência de ter repellido à bala injuriosa afronta de um oficial superior”, de modo que, “desgostoso, não quis esperar o veredito de um conselho de guerra”; complementando que já na virado do século, “milionário, com universal reputação firmada”, vivia “na Inglaterra, gozando o imenso prestígio artístico que soube conquistar à força de talento e trabalho”. O escritor detalhava que Martino obtivera na cidade litorânea “algum auxílio de particulares”, pintando “o magnífico quadro ‘Passagem de Humaitá’, que vendeu por 1:000\$000 à Câmara Municipal”. O destino da pintura era também explicitado por Arthur Montenegro, segundo o qual , “conservando o quadro sem o menor cuidado até 1895, um funcionário municipal entendeu dever limpá-lo e arranjar qualquer ingrediente que o preservasse das moscas e da poeira”, de modo que “lavou-o com potassa e estendeu sobre a tela grossa camada de cola à guisa de verniz”. Demarcava ainda que tal ação ocorrera “em pleno inverno, na estação úmida” e, “quando veio o verão, o calor contraiu a cola e a esplêndida tela, estalando em todos os sentidos, inutilizou-se completamente”. Frente a tal avaria, enfatizava também que “o intendente municipal, Manoel Inácio de Lacerda Werneck, encarregou então o pintor Luiz Cunha de reproduzir o original”, qualificando que “o trabalho” fora “feito, o melhor possível”, que se pudesse “esperar de uma cópia”, embora não possuísse “os tons e as cores do primitivo quadro com as nuances só próprias do pincel de Martino”. A respeito da tela em questão, Montenegro apontava a apreciação do oficial naval, historiador e escritor marítimo Augusto Vittorio Vecchi, de acordo com o qual ali estava expressa “a glória das ferozes

batalhas fluviais”, “imortalizada” por de Martino, considerado como “o melhor pintor de temas marítimos em atividade”. Traçando o fator motivador para a elaboração do texto em pauta, o pesquisador cearense/gaúcho, esclarecia que o mesmo constituía uma “memória escrita a pedido do pintor Luiz Cunha”, que reproduzira o original, “para a exposição inaugural do novo quadro”.



Passagem de Humaitá

A respeito do episódio retratado no quadro, J. Arthur Montenegro traçou aquilo que denominou como um “resumo histórico”, no qual buscava apontar os detalhes que marcaram o enfrentamento bélico:

A fortaleza de Humaitá, considerada praça forte de primeira ordem, foi reputada inexpugnável pelas sumidades militares da época, notadamente o almirante Mouchez que a visitou alguns anos antes de declarada a guerra, quando ainda se achavam incompletas suas obras complementares.

Edificada na parte côncava de grande curva do Rio Paraguai, apresentava perfeita figura de gigantesca ferradura, num canal de oitocentos metros de largo e com o desenvolvimento de sete e meio quilômetros.

Montava 180 canhões em quatorze baterias para o lado do rio.

Próximo ao ângulo S. da fortaleza, em oito metros acima do nível máximo das águas, erguia-se a célebre bateria de Londres, casamata com dezoito canhões de 80 calibres; seguiam-se: a da Cadena, à barbata, com dezesseis peças; a de Ambóro prolongava-se para o N., com dez; a da Concha, com quatorze; a de Humaitá, com duas de 120 calibres; Maestrança, com uma; Taquari, com seis; Coimbra, com três; Commandancia, com cinco; Octava, com onze; Cambrone, com doze; Umbú, com onze.

Do lado de terra, trinta e seis bocas de fogo de 32 e 68 guarneciam o setor denominado – Division del Sur – e quarenta e quatro, a maior parte de 68, cobriam o setor Division del Este.

Toda artilharia do lado do rio podia em dado momento convergir o fogo para o ponto mais estreito do canal, onde tríplice linha de cadeias de fragata, cochadas com duplo forro de cabos de arame, o atravessava obliquamente, apoiado em pontões de ferro.

Um navio, detido por essa fortíssima corrente, desgovernado pela reveza das águas, sem manobra possível em consequência da estreiteza do canal que não oferecia espaço para virar ainda mesmo empregando as hélices, estaria irremediavelmente perdido sob ação de 100 bocas de fogo de grosso calibre, por mais poderosa que fosse a couraça que o revestisse.

Em seguida, Montenegro passou a citar os principais comandantes que atuaram na operação, vindo ao encontro de uma de suas abordagens preferidas, a de cunho biográfico, intentando demarcar pelo menos o destino de cada um dos envolvidos. Nesse sentido, dizia que, “resolvido pelo marechal marquês de Caxias, comandante em chefe de todas as forças brasileiras”, que fosse realizado “o forçamento das temerosas baterias a fim de completar o cerco da praça com a ocupação da parte superior do rio e operar contra as linhas de recursos do inimigo”, em um quadro pelo qual:

- o comando coube ao vice-almirante barão de Inhaúma, que, “mais tarde”, se tornaria “almirante e visconde”, e que, “depois de destruir todas as fortalezas paraguaias, retirou-se do teatro da guerra, falecendo ao chegar no Rio de Janeiro a 8 de março de 1869”;
- ao capitão de mar e guerra Delfim Carlos de Carvalho foi entregue “uma divisão de couraçados para levar a efeito o ousado cometimento”, o qual, “por esse feito foi agraciado com o título de barão da Passagem”, vindo a falecer “no posto de almirante a 20 de maio de 1896”;
- o Barroso ficou sob o comando do capitão-tenente Arthur Silveira da Mota, que foi “agraciado com o título de barão de Jaceguai”, vindo a assinar-se “Arthur de Jaceguai”, sendo “um dos poucos sobreviventes desse feito glorioso e um dos profissionais mais competentes da nossa marinha”;

- o Bahia foi comandado pelo capitão de fragata Guilherme José Pereira dos Santos, que “faleceu no naufrágio da lancha Pimentel, no Rio Paraná, a 1º de novembro de 1868”;
- o comando do Tamandaré coube ao capitão-tenente Augusto Cezar Pires de Miranda, que “faleceu de moléstias adquiridas nessa campanha”;
- o Pará esteve sob as ordens do 1º tenente Custódio José de Melo, a respeito do qual Montenegro tecia apreciações negativas, constatando que o mesmo se tornara almirante e permanecia “desgraçadamente no quadro efetivo da armada”, uma vez que teria adquirido “tristíssima celebridade chefiando a revolta de uma parte da esquadra nacional em 1893”, ficando evidenciada a postura do pesquisador de natureza governista e antirrevolucionária;
- o Rio Grande ficou sob o comando do 1º tenente Antônio Joaquim, que “faleceu no combate de abordagem”, sustentado pelo “monitor Alagoas, de seu comando, a 9 de agosto de 1868, no Tagi”;
- já o Alagoas foi comandado pelo 1º tenente Joaquim Antônio Cordovil Mauriti, que, segundo Montenegro, chegara ao posto de almirante.

Na continuidade do texto, J. Arthur Montenegro prosseguia descrevendo as minúcias da operação naval:

Para proteger a operação e durante ela bombardear as fortificações do inimigo, seguiram os couraçados: Lima Barros, com o pavilhão do chefe José Maria Rodrigues, e o Silvado, que deram fundo em frente à bateria de Londres, para batê-la e metralhar todo o espaço alcançado pelos seus canhões: o primeiro propositalmente

encalhou de proa e o último amarrou-se às árvores da margem para maior estabilidade dos fogos.

Em linha, junto à costa do Grão-Chaco, postaram-se o Colombo e o Cabral. O Brasil, com o pavilhão do comando em chefe, colocou-se a meio do rio, no lugar de maior perigo e ponto de convergência para a metade dos canhões da praça.

No porto Elisário o couraçado Mariz e Barros ficou guardando o hospital de sangue e os depósitos.

Na Lagoa Pires, o capitão de mar e guerra Afonso Lima, com as canhoneiras Iguatemi, Mearim, bombardeira Pedro Afonso e chata Mercedes, tomou posição conveniente para bater de revés as baterias contrárias.

Diante de Curupaiti, o contra-almirante Torres e Alvim postou-se com as canhoneiras Magé, Belmonte, Beberibe, Ipiranga, Araguaí, Princesa de Joinville, bombardeira Forte de Coimbra e chata Cuevas, com ordem de bombardeá-lo vigorosamente logo que o inimigo pressentisse a aproximação dos couraçados.

À meia-noite de 19 de fevereiro de 1868, suspendeu toda a esquadra e a expedição do capitão de mar e guerra Delfim de Carvalho navegou rio acima.

O Bahia, governando mal, encalhou no Chaco, e, desembaraçado após grande trabalho, aproximou-se do navio almirante: o práctico do rio manifestou receio de investir assim o estreito canal; a resposta do barão de Inhaúma foi breve e concisa:

– Siga!...

O Barroso, com o monitor Alagoas, aboçado por B.B. tomou a dianteira; o Bahia com o Pará navegaram na retaguarda da linha.

Às 3 horas da madrugada a esquadilha investiu o canal fortificado.

O inimigo, apercebido do nosso movimento pelos sinais de foguetes atirados de Curupaiti, rompeu o fogo: toda a esquadra respondeu.

Simultaneamente com a operação naval, moveu-se todo o exército aliado contra as linhas do quadrilátero, abrangendo o círculo da ação um raio de doze léguas geográficas.

Ao serem ouvidos os primeiros tiros da esquadra, o 2º corpo do exército, ao mando do marechal Argolo Ferrão, avançou de Tuiuti contra os setores de Rojas, Sauce e Espinilho; o exército argentino, sob o comando do general Gelly y Obes, auxiliado pelas tropas uruguaias do general Enrique Castro, atacou o Angulo e o Passo Canoa; o 3º corpo do exército, guiado pelo marechal Osório, saiu de Tuio-Cué contra o setor do Passo-Pocú.

O general Andrade Neves, à frente de uma divisão de 7.000 homens das três armas, atacou o forte Estabelecimento, obra avançada de Humaitá, defendido por 2.000 homens, 15 bocas de fogo e dois navios no rio que lhe protegiam os flancos.

"De repente" diz o almirante, "grandes fogueiras iluminaram o Chaco em frente ao canal, recrudesce a fúria do inimigo e a atmosfera tornou-se uma abóboda de ferro e fogo: na minha longa vida militar nunca vi espetáculo tão grandioso.

Às 4 horas um foguete lançado além das cadeias, anunciou-me ter o primeiro grupo dos nossos navios transposto esse passo.

O entusiasmo com que este sinal foi recebido pelas guarnições da esquadra é indescritível.

Outro foguete, depois o terceiro mais tarde, deram-me a conhecer que a vitoriosa 3ª divisão demandava já novos perigos, tendo vencido os primeiros, reputados insuperáveis.

Vejo, porém, vir águas abaixo um monitor.

Era o Alagoas, que, cortados por balas inimigas os cabos do seu reboque, quando já havia ultrapassado as cadeias, fora obrigado a separar-se de seu chefe e vinha receber ordens à esquadra.

Ordenei-lhe que desse fundo.

Mas seu comandante, 1º tenente Antônio Joaquim Cordovil Maurity, ouviu tanto a minha ordem como Nelson viu em Copenhagen pelo olho cego o sinal de retirada que lhe fez Parker: seguiu rio acima e lá foi em demanda de sua divisão.

Arrojos como este só os pratica um verdadeiro bravo; deixei-o seguir seu belo destino.

Deus protege atos tão nobres.

O fogo de Humaitá cobria o fraco monitor; ia amanhecer, ele ficaria exposto a irremediável e infalível ruína; um novo foguete anunciou-me a sua passagem.

Estava ganha uma grande vitória, estava resolvido um difícil problema: a marinha brasileira tinha-se elevado à altura das mais importantes.

O prestígio de Humaitá esvaecera-se como em 15 de agosto esvaecera-se o de Curupaiti; o memorável 19 de fevereiro ia registrar não só uma vitória, mas ainda um ato da mais insigne bravura: o feito do 1º tenente Maurity.

O tópico final da construção textual do historiador recebeu o título de “momento histórico”, no qual Montenegro intentava descrever detalhadamente o acontecimento retratado na pintura de Martino, recentemente reproduzida por Luiz Cunha:

O quadro representa a parte S. da fortaleza, deixando ver nitidamente a casamata da bateria de Londres; um pouco confusa como que cobertas por nuvens de fumo, se avistam as da Cadena, Ambóro e Concha e os diversos aquartelamentos situados atrás e um pouco ao longe.

O couraçado Brasil, fundeado a meio canal, bombardeia as quatro baterias paraguaias que lhes ficam ao alcance; o Cabral e o Colombo, protegidos pelas sombras da densíssima mata do Chaco, batem todo o espaço fortificado desde a bateria de Londres até o extremo S. da praça.

Os couraçados Lima Barros e Silvado, postados junto à alterosa barranca da margem esquerda, em vantajosa posição, cobrem de granadas a parte da fortaleza compreendida entre as baterias Concha, Humaitá, Maestrança, Taquari, Coimbra e Cambrone, ficando ao alcance de seus poderosos canhões a igreja de S. Carlos, os aquartelamentos de infantaria, o quartel general e os depósitos de víveres da 1ª divisão.

Montando a península do Chaco, em frente à bateria de Cadena, vê-se o couraçado Tamandaré e o monitor Pará transpondo o local de maior perigo, onde a reveza das águas maior ação exerce sobre o flanco do navio que sobe, em consequência da direção curvilínea da corrente.

Entre o navio almirante e o ponto em que se vê fundeado o Lima Barros, aparece bem visível o monitor Alagoas, iluminado pelo clarão da fogueira do Chaco, enfrentando águas acima o fogo convergente dos 18 canhões de bateria de Londres: é o episódio mais interessante da passagem de Humaitá, realizado com tanta felicidade que os contemporâneos o igualaram às grandes empresas de Nelson, Halelin e Farragut²¹⁹.

²¹⁹ A esse respeito, Arthur Montenegro buscava elaborar uma espécie de revisão histórica, pois, na sua concepção, “o episódio do Alagoas vai com os anos se transformando em exagerada

O clarão que se nota no horizonte, no fundo, é produzido pelo fogo dos 80 canhões paraguaios, opostos aos exércitos aliados, respondendo ao bombardeio das 160 bocas de fogo que manobravam desde Tuiuti até o forte do Estabelecimento.

No momento da ação, funcionavam 589 peças de artilharia e cerca de 50.000 fuzis; as águas do rio agitavam-se em ondas de altura nunca vista ali; o ribombo dos canhões era ouvido em Itapirú, Passo da Pátria e Corrientes.

"... O horizonte em toda a vasta extensão ocupada pela nossa linha permaneceu desde então como que iluminado sinistramente pelas chamas de um vasto incêndio.

As bombas, as balas rasas, as granadas, os foguetes, os tiros de fuzil se entremeavam e se sucediam de tal forma, que não havia o intervalo de um momento nem o repousar de um instante."

Assim, a incursão de José Arthur Montenegro às interfaces entre História e Arte, ao abordar a pintura histórica envolvendo uma batalha naval da autoria de Eduardo de Martino, refletia plenamente a sua concepção de "fazer história". O próprio título de seu livro, Fragmentos históricos – homens e fatos da Guerra do Paraguai, demarcava suas intenções, ou seja, realçar o papel dos personagens no devir dos acontecimentos. Na abordagem do quadro "Passagem de Humaitá", o escritor reforçava tal tendência enquadrando a narração a partir de uma história

lenda, com grave prejuízo da verdade histórica", uma vez que "o próprio almirante exagerou o fato". Segundo o pesquisador, "a verdade é esta: O monitor passou ainda protegido pelo escuro da madrugada, graças às suas pequenas dimensões que permitiram navegar, no primeiro ramo da curva, encostado às barrancas da margem esquerda, e, depois de transportar as correntes, bem encostado ao Chaco, envolto nas sombras da mata. Duas vezes somente esteve exposto: quando enfrentou a bateria de Londres e quando, atravessando obliquamente o canal em frente da Cadena, passou a margem direita – nesta sujeito a grave perigo, porque podia receber fogo pelos flancos e pela popa. O mais que se conta é lenda: não houve abordagem nem o navio passou com dia claro."

episódica calcada no protagonismo das lideranças militares. Em sua escritura, fica demarcada uma plena articulação entre o histórico e o biográfico, na qual os atores aparecem sob o prisma da heroicização, com a hipervalorização dos propalados “grandes homens” e dos conceitos de nacionalismo e patriotismo²²⁰. A escolha de Montenegro para historiar a obra de arte em pauta revelava o seu reconhecimento como membro da intelectualidade de então, denotando a notoriedade que granjeara na conjuntura local, estadual e nacional²²¹, ainda mais no que se refere à sua especialidade, a História Militar, e, mais especificamente, à Guerra da Tríplice Aliança.

²²⁰ Ver: BORGES, Vavy Pacheco. Fontes biográficas: grandezas e misérias da biografia. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). Fontes históricas. São Paulo: Contexto, 2005. p. 226.; DOSSE, François. Le pari biographique: écrire une vie. Paris: Éditions La Découverte, 2005. p. 133-211.; LEE, Sidney. Principles of biography. Cambridge: Cambridge University Press, 1911. p. 7.; LORIGA, Sabina. O pequeno x: da biografia à história. Belo Horizonte: Autêntica, 2011. p. 220.; MADELENAT, Daniel. La biographie aujourd'hui : frontières et resistances. In: Cahiers de l'Association internationale des études françaises. Paris, v. 52, n. 1, 2000, p. 158.; MALATIAN, Teresa Maria. A biografia e a história. In: Cadernos CEDEM. São Paulo: UNESP, v. 1. n. 1, 2008, p. 17.; MUSIEDLAK, Didier. Biografia e história. Reflexões metodológicas. In: Esboços – Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC. Florianópolis: UFSC, v. 13, n. 15, 2006, p. 104.; PRIORE, Mary del. Biografia: quando o indivíduo encontra a história. In: Topoi – Revista de História do Programa de Pós-Graduação em História Social da UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, v. 10, n. 19, jul.-dez. 2009, p. 8.; e ROJAS, Carlos Antonio Aguirre. La biografia como género historiográfico: algunas reflexiones sobre sus posibilidades actuales. In: SCHMIDT, Benito (org.). O biográfico: perspectivas interdisciplinares. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2000. p. 11.

²²¹ Observar: BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. p. 87, 90 e 150.; BOURDIEU, Pierre. As regras da arte: gênese e estrutura do campo literário. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. p. 244 e 253.; e BOURDIEU, Pierre. A economia das trocas simbólicas. São Paulo: Perspectiva, 2007. p. 190.



A **Coleção Documentos** tem por intento trazer ao público fontes manuscritas ou impressas, e ainda bibliográficas cujas edições estejam esgotadas ou se encontrem em difícil acesso. Seu fulcro são os documentos voltados à cultura em geral e, especificamente, aos fundamentos históricos e literários, com especial atenção às temáticas de cunho luso-brasileiro. Por meio desta Coleção, o CLEPUL e a Biblioteca Rio-Grandense unem forças para disponibilizar na rede mundial uma série de documentos que poderão fomentar pesquisas e/ou estimular a leitura de textos originais.

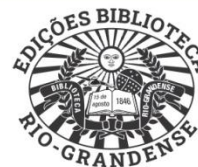


Coleção Documentos

A **Coleção Documentos** tem por intento trazer ao público fontes manuscritas ou impressas, e ainda bibliográficas cujas edições estejam esgotadas ou se encontrem em difícil acesso. Seu fulcro são os documentos voltados à cultura em geral e, especificamente, aos fundamentos históricos e literários, com especial atenção às temáticas de cunho luso-brasileiro. Por meio desta Coleção, o CLEPUL e a Biblioteca Rio-Grandense unem forças para disponibilizar na rede mundial uma série de documentos que poderão fomentar pesquisas e/ou estimular a leitura de textos originais.



FCT
Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia



edicoesbibliotecariograndense.com



9 786553 061316

IBSN: 978-65-5306-131-6