

Algumas Notas sobre a Carreira da Índia

Adolfo António da Silveira Martins*

«(...) com que despindo a pregadura, e estopa, abrem; e com a humidade da agoa de fóra, e grande quentura da pimenta, e drogas de dentro, logo se apodrecem e corrompem na primeira viagem.»

Relação do Naufrágio da Nao S. Alberto... 1593.

João Baptista Lavanha

Confrontou-se o nosso país, durante os finais do século xv e séculos xvi e xvii, com uma estrutura demográfica deficitária, fomentada pelos movimentos migratórios que, em vários períodos, se fizeram sentir, atendendo a diversificados condicionalismos sociais, económicos, políticos e religiosos, que advieram na sequência da Expansão Ultramarina¹.

Esses condicionalismos internos foram progressivamente limitando a esperança de melhoria de vida em grupos financeiramente mais desprotegidos, que, por sua vez, procuravam fora do reino peninsular um estatuto mais folgado de sobrevivência.

A necessidade de povoar as ilhas atlânticas e a costa africana, estabelecer feitorias, especialmente no Oriente, a partir da descoberta da *Rota do Cabo*, e, posteriormente, colonizar o Brasil, foram aliciantes pretextos para a saída da metrópole de numerosos grupos de emigrantes, que superlotavam as naus que partiam do Tejo.

A dispersão dos Portugueses pelo mundo teve inevitáveis repercussões em Portugal, ascendendo, nos finais do século xvi, a cerca de cem a cento e cinquenta mil, os portugueses que tinham procurado novas perspectivas fora do território europeu, em particular na Índia, cujas saídas anuais atingiam entre dois a dois mil e quatrocentos indivíduos².

A compensação demográfica do território português poderia, contudo, ser minimizada em função da entrada de escravos que, durante o século xvi, chegavam aos nossos portos. cremos, todavia, que, na sua maioria, estes eram reconduzidos para as colónias, onde a mão-de-obra pesada continuava a escassear.

Uma outra causa importante, que veio igualmente a favorecer o fluxo migratório, foi a atitude da Igreja, ao facilitar as discriminações religiosas praticadas em relação a alguns grupos sociais, espe-

Professor Auxiliar da Universidade Autónoma de Lisboa.

cialmente os cristãos-novos, que, intimidados pela Inquisição, se viam forçados a abandonar o País, para fugir às pesadas penas que lhes eram cometidas³.

Se analisarmos percentualmente o estatuto social e profissional dos emigrantes, verificamos que aqueles que procuravam mais frequentemente sair do País se encontravam, de um modo geral, entre as camadas mais marginalizadas, em particular soldados, marinheiros, artífices de parques recursos económicos e trabalhadores rurais. Todos eles procuravam ter acesso ao bem-estar e corriam em busca das míticas riquezas ultramarinas. Os homens que integravam os exércitos e a Armada, quando partiam, levavam consigo a esperança de, nos mares do Oriente, encontrar uma incauta presa que pudessem saquear, ou de se tornarem heróis após um pesadelo e, deste modo, facilmente atingirem as suas ambições.

Um outro grupo que vulgarmente se encontrava a bordo das naus era o daqueles que, por algum motivo, tinham atentado contra a integridade do Estado. Referimo-nos aos presos políticos, quantas vezes obrigados ao degredo nas terras ultramarinas, no intuito de os isolar da corte e mesmo da sociedade.

Criminosos, vadios, feiticeiros e prostitutas eram enviados conjuntamente, em especial os primeiros, para servirem na frente das hostes portuguesas de além-mar.

Voluntariamente, partiam os missionários, habitualmente para não voltar, numa atitude de dedicação à evangelização dos povos, à protecção espiritual e à assistência aos mais desprotegidos.

Tomara-se prática corrente, por força de lei, desde meados do século xvi, o alistamento obrigatório de mendigos, vagabundos e cadastrados nas armadas da Índia. Os juízes das comarcas, nessas ocasiões, sentenciavam sumariamente ao degredo indivíduos de penas menores ou de penas capitais, obrigando-os a partir. Corriam, pouco antes da largada dos navios, circulares emanadas da administração central para as jurisdições regionais, solicitando a captura de todos aqueles que, jovens e aptos para o trabalho, vivessem na ociosidade. Na sequência destas disposições, tomadas até cerca dos finais do século xviii, foi-se agravando progressivamente a promiscuidade nas colónias. O resultado desta política contribuiu, não só para o elevado índice de prostituição entre a população escrava autóctone, como também para a miscigenação entre o homem branco e a mulher indígena⁴.

Do ano de 1682, chega-nos uma nota sobre Luanda, através de António de Oliveira de Cadornega, que, ao referir-se à cidade, diz existir «(...) uma elevada taxa de natalidade causada pelos soldados de infantaria e por outros indivíduos entre as senhoras pretas, por falta de senhoras brancas, o que dá origem a muitos mulatos e homens de cor (...)»⁵. Ainda por este pequeno trecho, podemos constatar o facto de o autor salientar a raridade das mulheres brancas provenientes de Portugal. Cremos ter sido também esta uma das principais causas que levaram o soldado e o emigrante a não constituírem família, como acusam frequentemente os missionários jesuítas das colónias portuguesas.

Após uma breve panorâmica sobre a identidade daqueles que embarcavam para o ultramar e as razões por que o faziam ou que a isso os obrigavam, vejamos agora em que condições realizavam as viagens.

As relações de viagem⁶, diários de bordo, livros de armação, relatos de naufrágios, entre diversas fontes que chegaram até nós, não são, contudo, infelizmente, em número que satisfaça a ambição ou

desejo de qualquer historiador. Temos, todavia, algumas notícias que nos dão uma imagem mais ou menos completa, apesar da existência de ciclos de vazio informativo.

As partidas efectuavam-se do Tejo, geralmente entre os últimos dias de Março e os primeiros de Abril, numa primeira fase, e, mais tarde, durante o mês de Setembro. Da precisão da partida dependia o bom sucesso da chegada à Índia. Depois de passadas algumas das dificuldades previstas no *Regimento do Piloto*, nomeadamente as calmarias do Equador, os navios rumavam⁷ ao cabo de Santo Agostinho e, de seguida, faziam-se, descaindo para sul, ao cabo da Boa Esperança. Se a passagem do cabo coincidissem com os primeiros dias de Julho, entravam no oceano Índico, fazendo a volta por dentro, isto é, pelo canal de Moçambique. Quando assim não fosse, estavam obrigados a seguir por fora da ilha de S. Lourenço, actual Madagáscar.

Na torna-viagem, seguiam igualmente os preceitos e instruções, partindo do Oriente nas alturas indicadas.

Quando eram obrigados a arribar à ilha de Moçambique, por chegarem àquele local fora dos prazos previstos, temos notícia de que muitas pessoas adoeciam durante a estadia *com febres*, acabando por morrer.

Os navios que largavam do porto de Lisboa de viagem para as Índias obedeciam a características estruturais de traça vocacionadas para o transporte de mercadorias e para a sua própria defesa. Naturalmente, não contemplavam exclusivamente o transporte de passageiros. As naus, quase sempre sobrelotadas de pessoas, mercadorias e equipamentos, navegavam com grandes dificuldades durante todo o percurso.

Severim de Faria reflecte sobre esta problemática, afirmando que «(...) quanto maiores são as Naos, tanto concorre \ a ellas mais gente, cuidando que vão mais seguros, & as carre- \ gão com tanta confiança de roupas, & caixaria, que não so- \ mente vem entulhadas, & quasi maciças com orrecheyo, mas \ ainda no Convés he às vezes tam grande o numero de caxas \ postas hũas sobre as outras, que fica a caixaria mais alta que o \ Castello da Popa, & para sahir da Proa à Popa, he necessário su- \ bir pelas caixas como por hum monte (...)»⁸.

O excesso e a má acomodação de cargas, o tratamento dos cascos segundo o sistema de querena italiana e a má qualidade das madeiras de construção⁹, entre muitas outras causas¹⁰ associadas às tempestades oceânicas, provocavam inúmeros naufrágios e, consequentemente, grandes perdas humanas e materiais. Nos anos de 1591 e 1592, chegaram a Lisboa apenas duas das vinte e duas naus que partiram da Índia. Não terá este sido, porém, um ano de excepção, porque todos os anos se verificavam frequentes acidentes no mar.

João Baptista Lavanha, cosmógrafo do reino, autor do *Livro Primeiro de Architectura Naval*, relata, na *Relação do Naufrágio da Nao S. Alberto...*, publicada em 1597 e, mais tarde, em 1736, inserida na *História Trágico-Marítima*, de Bernardo Gomes de Brito, que esta nau se perdeu «(...) não das tormentas do Cabo de Boa Esperança, pois sem chegar a ele, com prospero tempo se perdeu, mas de querena, e sobrecarga, que como a esta Nao, assim a outras muitas no fundo do mar hão sepultado (...)».

Severim de Faria, nas *Noticias de Portugal*, obra editada em Lisboa em 1655, no seu *Discurso Septimo*, observa, ao referir-se à frequente perda de navios, que «(...) em quada Nao destas, alem da gente se perdem muitos milhões, & sendo esta perda tamanha he a mais ordinaria que padecemos, & ainda por vezes se tem apontado varias causas deste mal, parece que de todas ellas he a maior, he mais prejudicial a demasiada grandeza das Naos, & o mau concerto que se lhe faz com a querena; & porque sabido o principio, que estes erros tiverão se poderão mais facilmente remediar (...)». Mais adiante, «(...) estas naos se perdem totalmente, ou padecem grandes perigos nas tormentas, chegando quã por milagre, depois de alijada toda a fazenda ao mar, como se tem visto por experiencia tantas vezes, & particularmente no ano de 91, & 92. em que partirão da India 17. Naos, 2. Galeões, & huã Caravella, & 2. Naos novas, & e destas vinte, & duas embarcações, só chegarão a Lisboa as Naos S. Christovão, & S. Pantalião, que por serem as peores vinhão descarregadas, & as outras vinte se perderão.»

Foram inúmeras as causas que levaram os nossos navios da Carreira da Índia a perderem-se por naufrágio; no entanto, podemos hoje apurar que foram apenas três as causas mais frequentes: a desmesurada arqueação dos navios, o excesso e o mau acondicionamento das cargas e a prática do tratamento italiano de querena.

Com o advento do comércio da Índia, e associando os prolongados tempos de permanência em viagem, que variavam entre um a dois e mais anos, entre a ida e o regresso, manifestou-se a tendência para aumentar a capacidade de carga dos navios que se iam construindo, chegando estes a atingir 600 e 1000 toneladas, de modo a satisfazer a procura dos produtos oriundos do Oriente e, consequentemente, rentabilizar o comércio com a Europa. Contrariando as perspectivas económicas, verificou-se um aumento significativo do número de desastres no mar, maiores perdas e diminuição das partidas anuais.

Em 1570, o *Regimento da Casa da Índia* estabeleceu que as naus da Carreira construídas ou subvencionadas pelo reino não deveriam ultrapassar as quatrocentas toneladas. Esta disposição previa a diminuição dos riscos de naufrágio, por se poderem «(...) mais facilmente aparelhar, & carregar, & averem mister menos gente para as marear, & invernando fazerem despesas que será de se poderem fazer, & armar mais Naos para andarem na dita Carreira.»

A política então seguida tinha como objectivo conter as despesas, diminuir as perdas por desastre de pessoas e bens, reduzir o tempo de viagem e aumentar a frota portuguesa no Índico. Os navios, mais pequenos, manobravam com maior facilidade e resistiam melhor aos ataques dos corsários.

A nau pequena tinha, entre outras vantagens, a capacidade de navegar em menos quartas, com praticamente qualquer vento, ser mais ligeira e fundear ou navegar com menos fundo.

Com a perda da independência nacional, no último quartel do século XVI, Filipe II retoma a construção de navios de maiores dimensões, chegando-se mesmo a construir, nas ribeiras do continente e do ultramar, navios de 1600 e 2000 toneladas.

As naus, que carregavam, nos seus porões, mais de novecentas toneladas de mercadorias, viam ainda a sua carga agravada pelo peso da artilharia, dos seus seiscentos a setecentos passageiros, militares e tripulantes, cada um com os seus próprios bens. As cargas acumulavam-se desordenadamente por todas as cobertas, e sobre elas flutuavam as pessoas durante a viagem. Com condições climáticas

desfavoráveis, não só, na maioria das vezes, era necessário alijar as cargas, perdendo-se variadíssimos valores, como acontecia frequentemente o inevitável, dadas as circunstâncias: o naufrágio.

Foi também em finais do mesmo século que se introduziu em Portugal o tratamento por querena italiana. Este processo de reparação dos cascos dos navios, de muito menor custo, tinha conhecido grande divulgação por todo o Mar Interior, onde os navios não estavam sujeitos a grandes intempéries, não faziam grandes viagens e, por outro lado, facilmente recolhiam a qualquer porto. No Atlântico seria diferente, mas os elevados custos de colocar um navio de grandes dimensões a monte na ribeira fizeram esquecer aos armadores os riscos do tratamento de querena. Assim se vulgarizou esta prática por todo o Império Português.

A chamada querena italiana, que já referimos, consistia em fazer abater o navio para um bordo e para outro, para reparar o casco. O navio, normalmente desprovido de vergas e com o auxílio de um pontão e de guindastes, era inclinado no fundeadouro, de modo a mostrar cada lado do casco, cujo exterior era limpo e calafetado. Este trabalho era geralmente dado em empreitada, o que o tomava bastante rápido. Também fazia, porém, com que os empreiteiros dissimulassem as zonas mais degradadas, para uma menos demorada conclusão e maior obtenção de lucros.

Lavanha, na obra referida, comenta deste modo a reparação dos cascos pelo processo descrito: «(...) calafetando-as por este modo, recebem mal a estopa por estarem húmidas, e pouco enxutas: e quando depois navegando são abaladas de grandes marés, e combatidas de rijos ventos, despedemna, e abertas dão entrada à agoa, que as soçobra.» Comenta igualmente, referindo-se aos empreiteiros, que «(...) e descobrindo estes na Nao velha eyvas e faltas, que se não remendarão bem sem perda sua, dissimulão com ellas, e enfeitão o dano de maneira, que pareça bem concertado, e debaixo delle fica a perdição escondida e certa.»

O navio, aparentemente reparado, voltava a partir para o Oriente. Apanhando mar mais forte, a calafetagem desprendia-se do madeirame, que tinha recebido a estopa ainda húmido, e abria; o navio estava, por isso, irremediavelmente perdido. Esta situação era agravada pelo excesso de peso e mau acondicionamento das cargas, como atrás referimos.

Outras causas houve, de menor importância, que estiveram na origem de grande número de naufrágios das naus da Carreira da Índia, tendo contribuído igualmente para a perda de pessoas e bens.

Retomando a nossa problemática, podemos começar por constatar a exiguidade do espaço habitável a bordo das naus, que chegavam a transportar, entre tripulantes, soldados e passageiros, cerca de novecentas e mais pessoas, todas elas com necessidade de se acomodar, o que resultaria numa distribuição caótica do espaço.

A tripulação de uma nau era constituída do seguinte modo: o capitão¹², com acomodações próprias; os pilotos e os sota-pilotos, que desempenhavam postos de grande importância na hierarquia do navio e que tinham a seu cargo a navegação, trabalhando, por isso, em *quartos*, instalavam-se à popa do navio, de onde poderiam transmitir as ordens ao marinheiro do leme¹³; o mestre e os contrames-tres, que cuidavam da manobra do navio, em particular do aparelho de velame, e que chefiavam toda

a marinhagem; o guardião, que disciplinava e distribuí a serviço dos grumetes; os marinheiros¹⁴ e os grumetes¹⁵, que se abrigavam conforme podiam na zona do navio onde trabalhavam; dois trinqueiros, seleccionados, pela sua especialidade, entre os marinheiros, para reparar o poliame e as velas; e os artillheiros e os bombardeiros¹⁶, que, chefiados pelo condestável, se distribuíam junto das suas armas e preparavam a pólvora.

Seguiam também a bordo alguns artífices, tais como tanoeiros, calafates, carpinteiros e despenseiros, para além de outros profissionais, como barbeiros, cirurgiões, capelães e escrivães¹⁷.

Sobre os marinheiros e o seu comportamento a bordo, diz-nos Pyrard de Laval¹⁸: «(...) são bárbaros, desumanos, incivis, não guardam respeito a pessoa alguma (...)».

Como podemos verificar pelo número de tripulantes, as condições de alojamento a bordo não seriam certamente as mais confortáveis, sendo ainda agravadas pelo número de passageiros e soldados que seguiam nas viagens. O espaço que lhes era destinado limitava-se à entreponte, sobre os fardos e caixas. Quando doentes, como teremos oportunidade de referir, desciam à insalubridade das cobertas.

Apenas os oficiais e os passageiros importantes poderiam ocupar as instalações privilegiadas dos castelos de popa e de proa, que, muitas vezes, eram negociadas a troco de dinheiro.

O abastecimento dos navios estava regulamentado, a partir de finais do século xvii, em vários capítulos do *Regimento para o Almoxarife dos Mantimentos*, da Casa da Guiné e das Índias¹⁹. Entre as disposições tomadas, referiremos três das que consideramos mais importantes.

O Regimento determina o processo das entregas dos mantimentos nos navios e a sua fiscalização, bem como a forma de embarcar o biscoito²⁰ e o modo «(...) de fazer as carnes para a Armada.»

Naturalmente, numa nau entre 500 a 600 toneladas, embarcavam-se diversos produtos alimentares, que eram racionados progressivamente em função do tempo previsto para a viagem. Assim, para o número de pessoas que comportava, seguiam quantidades previstas de açúcar, alhos, ameixas, amêndoas, azeite, biscoitos, cebolas, farinha, toucinho, arroz, queijo, mel, sal, vinagre e carne, entre tantos outros bens essenciais²¹. Por vezes, eram embarcados clandestinamente galinhas, porcos e até outros animais vivos.

Outra das grandes preocupações era o abastecimento de água destinada a suprir as necessidades até à primeira *aguada*. O bom acondicionamento dos tonéis era da competência do tanoeiro. A água teria de ser sempre bem racionada para poder satisfazer as necessidades. Contudo, a falta de higiene e o clima, seus grandes inimigos, faziam com que se deteriorasse com extrema facilidade, inquinando-a de vermes. As rações de água chegavam mesmo a ser vendidas e contrabandeadas por elevados preços.

Sempre que chovia, procedia-se à recolha das águas sobre a coberta do navio. Os frequentes aguaceiros que caíam nas latitudes da Guiné são comentados deste modo pelo padre Andrés de Cabrera: «tiene virtud de convertirse en guzanos en espacio de una hora poco más»²². A partir deste pequeno extracto, é possível fazer uma ideia das condições de insalubridade e imundície que existiam a bordo dos navios, agravadas pelas longas permanências nas calmarias do mar da Guiné.

Os alimentos e a água estavam sujeitos a variadíssimas alterações, acabando, frequentemente, por se degradar. O mau acondicionamento dos víveres, associado a grandes amplitudes térmicas, como frios intensos e calores tórridos, provocava a sua rápida deterioração e, consequentemente, estava na origem das muitas doenças que acometiam todos os tripulantes.

A confecção dos alimentos fazia-se em fogões rudimentares situados à popa. A lenha embarcada chegava a ser vendida por preços exorbitantes. A cada um competia cozinhar os seus próprios alimentos, o que resultava em grandes e conflituosas filas de espera. Aos doentes, limitados fisicamente, não lhes restava, por vezes, outra possibilidade de se alimentarem, senão pela boa vontade de algum missionário. Quando assim, e se possuísem bens, poderiam adquirir alimentos dietéticos, igualmente a custos insuportáveis, agravados com a progressão da viagem.

Devido à duração dos longos percursos das viagens – cerca de um ano –, associada à constante insalubridade e subnutrição, bem como ao facto de embarcarem portadores de doenças, sobrevinham, frequentemente, epidemias que resultavam em elevadas taxas de mortalidade.

Com o decorrer das viagens, foi-se verificando cada vez mais a necessidade de trazer no navio as chamadas boticas. Pelas caixas de botica eram responsáveis os cirurgiões, que muito raramente embarcavam, sendo então substituídos nos cuidados de saúde pelos barbeiros sangradores e pelos missionários. Constavam das caixas alguns produtos farmacêuticos, tais como mel rosado, chicória, unguentos, amarelo, basilicão, encarnativo, branco, *apostolorum*, totia, dialteia, rosado e inúmeros²⁴ óleos. Serviam estas mezinhas para tratar de febres²⁵, disenterias, enjoos prolongados, escorbuto²⁶, *tabardilho*, entre tantas outras doenças que flagelavam os tripulantes.

Em todas as Relações, assistimos à narração de grande número de casos de doença, de que salientamos um trecho do registo de bordo da nau S. Martinho, que saiu de Lisboa nos princípios do século XVII: «(...) as doenças não aplacão mas antes vão cindo algüs que estauão p.ara cair e os doentes não cõvalesẽ e os cõvalecydos tornão a cair casy não ha outra cousa nesta nao mais que tratar de a dieta e ja não ha 1/2 aratel de sugar arosado e q.uan do se acha val 6 testõis e hü aratel de paça 2 tostois e não se acha e não temos hü religioso são q.ue diga miça nẽ ladainhas e m.uitos os doentes lhe dã fernazias Lembreçe nosso s *enhor* de nos e a virgẽm do Remedio e a do Rosario madre de deos minha s.*enhora* (...)».

Em apontamento à margem no diário, no respectivo dia, escreve o piloto: «não podemos velejar p.or falta de gente q.ue não convalece mas âtes peorão cõm as m.uitas nesessidades q.ue padese por q.ue já não ha nesta nao causa de doente p.orque auer dous meses ou mais q.ue nos deu este mal»²⁷.

Sem outra forma de tratamento, recorria-se às purgas, aos clisteres e às sangrias.

Por qualquer razão, sangravam-se os pacientes um sem-número de vezes, como aconteceu ao sota-piloto da referida nau, que acabou por morrer «(...) de grande feure que lhe deu sangrado 12 veses e acabou o sangue (...)»²⁸.

Chegaram até nós, embora escassas, algumas notícias de cirurgia a bordo. No ano de 1699, «(...) faleceu um preto boçal, de maior idade, o qual havia dez ou doze dias tinha lançado pela via natural um bicho por modo de lombriga na grossura, que teria de comprimento mais de vinte ou trinta braças, de cor branca tirando para a amarela de milho, com seus nós miúdos, por modo de nós, que se acham

em algumas minhocas grandes. Ao cujo preto mandado abrir pelo cirurgião da nau, em presença do Dr. José Ruiz de Carvalho e José Vieira, também cirurgião, abaixo assinados, acharam que os fígados estavam tórridos e consumpostos, com menos de sua grandeza, azulados e todos em manchas, requeimados, os bofes bons, as tripas em seu natural, sem haver tumefação ou sezoão (...)»²⁹.

Em situações epidémicas, como a anteriormente referida, as naus eram completamente dizimadas de gente, sobrevivendo apenas algumas pessoas, talvez devido à sua robustez física.

Alimentos frescos, que pudessem suplantar situações de subnutrição, seriam escassos. Apenas em algumas regiões se poderia recorrer à pesca e ao abate de animais. O preço destes, em especial das aves, usadas para fazer canja³⁰, subia progressivamente com o desenvolvimento da epidemia e não estava ao alcance da maioria das pessoas que partiam de Lisboa, limitando-as, assim, ao consumo de algum mel e água.

Normalmente, as epidemias grassavam durante a travessia das calmarias da Guiné. O calor e a humidade prolongada constituíam ambientes propícios ao desenvolvimento bacteriológico. A falta de higiene pessoal, em virtude da inexistência de instalações sanitárias, e a insalubridade causavam o aparecimento de focos infecciosos.

A doença era indissociável da crença. Antes da partida, eram frequentes as doações em benefício de casas religiosas, em troca da dádiva divina de uma boa viagem. As confissões eram solicitadas e os Sacramentos ministrados, sob pena de não ser facultada a ração diária.

A bordo, a assistência religiosa era assegurada pelos religiosos que seguiam para a Índia. Todos os preceitos eram cumpridos e todas as cerimónias realizadas. As Missas e os Terços eram celebrados várias vezes ao dia, e cumpriam-se as dedicações do calendário litúrgico.

Em ocasiões de desespero, tais como tempestades, calmarias e epidemias, faziam-se procissões em Acção de Graças, como nos descreve o padre jesuíta Diogo do Soveral: «(...) E asi tambem se faziam muitas pucisões nos dias de festas mui solenemente, onde se levava hum crucifixo, e algumas vezes levavão reliquias de muitos sanctos ancastoadas numa caixinha com grande solenidade, cantando todos os Padres e outros cantores com vozes mui solenes (...)»³¹.

Os votos eram também frequentes, como nos mostra a dedicação ao «Eterno Deus, Todo poderoso, achando-nos nesta Nau em uma grande calmaria, com falta das coragens necessárias e com medo de outros novos grandes perigos, recorremos á vossa infinita misericórdia, debaixo do patrocínio do glorioso Apóstolo da Índia, Francisco Xavier, e pelos grandes merecimentos desse grande Santo, com muita confiança pedimos à vossa suma bondade que nos tire de todas essas necessidades e perigos e nos leve ao porto de salvação que tanto desejamos (...)». E, se a solicitação fosse cumprida, todos prometiam «(...) chegando a Goa, visitar o sagrado sepulcro do dito Santo a ali nos confessar dos nossos pecados e receber o Senhor em rendimento da Graça da mercê que esperamos (...)»³².

O aparato religioso fazia-se representar pelas alfaias religiosas e por um altar colocado no castelo de proa, de onde todos o pudessem observar.

Para além do seu inerente desempenho, os religiosos ocupavam a maior parte do seu tempo no auxílio aos doentes e desamparados, tratando-os e alimentando-os. Frequentemente, eram solicitados

a ministrar a Confissão e a Extrema-Unção a todos aqueles que se encontrassem próximo da morte. Por hábito, quando alguém falecia, o mestre tocava um apito, e todos os tripulantes e passageiros se recolhiam numa derradeira oração pelo que falecia.

O estado psicológico em que seguiam todos os embarcados para a Índia, motivado pelas condições da viagem e pela longa estadia no mar, originava conflitos e rebeliões.

Em situações de difícil resolução, o capitão podia convocar o conselho, de que faziam parte todos os oficiais e os passageiros mais nobilitados. Nestas reuniões, decidiam-se acções de alijamento de carga, portos onde arribar em caso de necessidade ou condenações do foro judicial. Estas últimas eram resolvidas com punições, que iam desde os trabalhos pesados³³ e as vergastadas ao corte das rações e à prisão. Pelo contrário, as atitudes de mérito eram recompensadas com o aumento da ração e doação de vinho.

Para passar longos períodos de lazer, os passageiros e a tripulação dedicavam-se a alguns divertimentos.

A forma de lazer mais procurada, embora sempre condenada e criticada pela comunidade de missionários que seguia a bordo, eram os jogos de azar. Nestes jogos, trocavam-se bens e benefícios e faziam-se promessas a cumprir após a chegada.

A pesca e a contemplação do ambiente que os envolvia era outro dos passatempos preferidos. A passagem de bandos de aves, cardumes, peixes voadores, golfinhos e baleias é muitas vezes comentada nas relações.

Por vezes, pescavam tintureiras, que matavam, com grande divertimento, à paulada depois de recolhidas. Outras vezes, atavam-lhes objectos flutuantes, voltavam a atirá-las para o mar e ficavam regalados a ver o animal tentar, em vão, mergulhar. Também das tintureiras faziam o seu maior espectáculo. Consistia em utilizá-las para recriar, no convés do navio, as tão apetecidas touradas, muito ao gosto da época.

O teatro, como sabemos, foi uma actividade de lazer muito apreciada entre aqueles que seguiam viagem, não só para animar a comunidade embarcada, como também para invocar algumas solenidades religiosas. Conhecemos representações levadas à cena em diversos navios, tendo algumas sido aí escritas e encenadas.

A vivência dentro de uma nau que partia para a Índia era muito peculiar. Todos aqueles passageiros e tripulantes deixavam para trás um mundo e criavam outro, com leis e comportamentos próprios, que voltavam a perder com a chegada. Todos eles compartilhavam, durante aquele período, os sentimentos, o trabalho, a fé, a doença e a vida.

Exaustos de tantos trabalhos passados no mar, aguardavam ansiosamente a chegada a bom porto; mas, quando avistavam Goa, o contentamento singrava entre todos, na esperança de serem de imediato acolhidos no hospital, onde seriam tratados, lavados e recompensados. Na maior parte dos casos, a recompensa não chegava. Passavam longos anos, sem obterem aquilo que os tinha levado às terras da Índia: a fama, o prestígio e o bem-estar na vida.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Luís de. *Curso de História da Náutica*, Coimbra, Almedina, 1972.
- ALBUQUERQUE, Luís de. *Escalas da Carreira da Índia*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1978.
- ALBUQUERQUE, Luís de. *Introdução à História dos Descobrimentos*, Coimbra, Atlântida, 1962.
- BARCELOS, Cristiano. *Construção de Naus de Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no Começo do Século XVII*, Boletim da Soc. de Geografia de Lisboa, n.º 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.
- BARROS, João de. *Ásia* (1.ª e 2.ª Décadas), 2 vols., Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1988.
- CASTRO, Armando. *História Económica de Portugal*, vol. III, Lisboa, Caminho, 1985.
- CRUZ, M.R.S.T.B.A. *O Sistema de Distribuição das Cargas nas Armadas da Índia*, Lisboa, I.N.I.C., 1988.
- Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Índia*, Lisboa, Silva Rego, 1951.
- FONSECA, Quirino da. *Diários de Navegação da Carreira da Índia nos Anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, Lisboa, Academia das Ciências, 1938.
- FONSECA, Quirino da. *Os Portugueses no Mar*, Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, 1926.
- FREYRE, Gilberto. *Le Portugais et les Tropiques*, Lisboa, in Cong. Inter. de l'Histoire des Découvertes, 1961.
- GODINHO, Vitorino de Magalhães. *Ensaio sobre a História de Portugal*, 2.ª ed., Lisboa, Sá da Costa, 1978.
- LEITÃO, H. e Vicente Lopes. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, 1974.
- MARTINS, Mário. *Teatro Quinhentista das Naus da Índia*, Lisboa, Edições Brotéria, 1973.
- MATOS, Artur Teodoro de. *Subsídios para a História da Carreira da Índia – Documentos da Nau S. Pantalião (1592)*, Bol. do Arquivo Histórico Militar, Lisboa, 1975.
- MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, vol. I, Lisboa, Estampa, 1989.
- MENESES, José de Vasconcelos e. *Apoio Sanitário da Nossa Marinha de Outrora*, Lisboa, Academia de Marinha, 1987.
- MENESES, José de Vasconcelos e. *Os Marinheiros e o Almirantado*, Lisboa, Academia de Marinha, 1989.
- PERES, Damião. *História dos Descobrimentos Portugueses*, Porto, Vertente, 1982.
- SANCEAU, Elaine. *Vida a Bordo duma Nau Índia de Quinhentos*, in *Memórias do Centro de Estudo de Marinha*, Lisboa, Academia de Marinha, 1974.
- VITERBO, Sousa. *Trabalhos Náuticos dos Portugueses (Sécs. XVI e XVII)*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1988.
- ZURARA, Gomes Eanes de. *Crónica da Guiné*, Barcelos, Civilização, 1973.

NOTAS

- ¹ Vitorino Magalhães Godinho. *Ensaio II. Sobre História de Portugal*, 2ª ed., Lisboa, Sá da Costa, 1978.
- ² M. F. Coelho. *A evolução social entre 1481 e 1640*, in *História de Portugal*, Lisboa, Alfa, 1985, pp. 179-217.
- ³ António Baião. *A Inquisição em Portugal e no Brasil*, *Arquivo Histórico Português*, vol. IV, Lisboa, 1906.
- ⁴ Gilberto Freyre. *Casa Grande e Senzala*, Lisboa, Livros do Brasil, s.d.
- ⁵ Charles R. Boxer. *O Império Colonial Português (1415-1825)*, Lisboa, Estampa, 1981, pp. 269-270.
- ⁶ A maioria das fontes que dizem respeito a relações de viagens são geralmente atribuídas a missionários jesuítas, que teriam a incumbência de as fazer e enviar na *torna-viagem* para a Companhia.
- ⁷ *Em Volta de Mar*.
- ⁸ Manuel Severim de Faria. «Discurso Septimo, Sobre as causas dos muitos Naufragios, que fazem as Naos da Carreira da Índia...», *Noticias de Portugal*, Lisboa, Offic. Craesbeckiana, 1655, p. 34.
- ⁹ Em particular durante os séculos XVI e XVII, não eram, a maior parte das vezes, respeitadas as determinações quanto ao período de corte das árvores, nem se seguiam os preceitos da aplicação das espécies arborícolas e das formas naturais correspondentes às diversas partes da estrutura do navio.
- ¹⁰ Severim de Faria. Na ob. cit., nota 6, Discurso 7º, refere o desmesurado dimensionamento das naus como uma das principais causas de naufrágio, e que houve diversas e infrutíferas disposições reais, durante o período a que nos referimos, no sentido de diminuir a tonelagem dos navios.
- ¹¹ Situação frequente na perda da monção propícia no Índico, o que obrigava os navios a longas estadias na ilha de Moçambique.
- ¹² Os capitães eram geralmente nomeados entre os fidalgos do reino e não teriam de possuir necessariamente conhecimentos náuticos. Estes caberiam aos pilotos e sota-pilotos. Nos finais do século XVII, houve contudo uma tendência para atribuir a chefia das naus a homens do mar experimentados.
- ¹³ Os pilotos cumpriam rigorosamente o Regimento que lhes era facultado no início da viagem.
- ¹⁴ Os marinheiros eram os executantes. Homens geralmente muito experientes nas lides do mar, cumpriam as tarefas específicas de manobra, subiam aos mastros, faziam os quartos de vigia e repartiam-se pelos três sectores do navio.
- ¹⁵ Os grumetes eram os tripulantes com menor estatuto. Competiam-lhes as tarefas mais pesadas em toda a viagem, como baldear e bombear o navio.
- ¹⁶ Estes homens, de variadas profissões, eram normalmente recrutados entre a população.
- ¹⁷ Tinham a seu cargo a função de fiscalidade e registo de ocorrências, como mortes, inventários, escrituras e testamentos.
- ¹⁸ François Pyrard de Laval e Linschoten deixaram-nos um testemunho importante das viagens da Carreira da Índia de meados do século XVII. *Viagem de François Pyrard de Laval*, anotada por J. H. C. Rivara e A. M. Bastos, Porto, Civilização, 1944.
- ¹⁹ *Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Lisboa, António Manescal, 1724.
- ²⁰ O biscoito seria uma das fontes de alimentação essenciais durante as viagens. Foi sempre preocupação dos monarcas que este fosse confeccionado nas melhores condições, para que se não degradasse durante o percurso. A produção do biscoito fazia-se, normalmente, nos fornos de Vale de Zebro, na margem sul do Tejo.
- ²¹ Artur Teodoro de Matos. *Subsídios para a História da Carreira da Índia, Documentos da Nau S. Pantalião*, Lisboa, Bol. do Arquivo Histórico Militar, vol. 45, 1975. Na p. 51, publica um quadro de abastecimentos para cada cem homens, inserido no Fundo Geral, Códice 637, fl. 125v. da B.N.L.
- ²² F. C. Domingues e Inácio Guerreiro. *Viver a Bordo*, Rev. Oceanos, nº 2, Outubro, Lisboa, C.N.C.D.P., 1989.
- ²³ O fogão, que estava situado na penúltima das cobertas, originou graves acidentes. Em consequência destes acidentes, foi determinado, por Regimento, que passasse para o convés.
- ²⁴ J. de Vasconcelos Meneses, *Apoio Sanitário na Época dos Descobrimentos*, Lisboa, Academia de Marinha, 1987.
- ²⁵ Vulgarmente de origem pulmonar e epidémica.
- ²⁶ Ou *mal de gengivas*.
- ²⁷ *Diários de Navegação da Carreira da Índia...*, dir. de Quirino da Fonseca, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1938.
- ²⁸ Quirino da Fonseca, 1938, p. 50.
- ²⁹ «Cópia de um termo de Anatomia sobre um género de bicho que expulsou um preto que vinha embarcado em a nau

Sto. Maria a Maior», *Naufrações Viagens Fantasias & Batalhas*, de João Palma Ferreira, Lisboa, Círculo de Leitores, s.d., p. 289. Menciona um códice manuscrito do início do século XVIII.

³⁰ Dieta aconselhada.

³¹ F. C. Domingues e Inácio Guerreiro. *A Vida a Bordo na Carreira da Índia*, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1988, pp. 30-31, cit. *Diogo do Soveral aos Jesuítas de Portugal*, Goa, 1554.

³² Ob. cit., nota 27, p. 291.

³³ Nas bombas do navio.