

A VIDA A BORDO NAS NAUS DA CARREIRA DA ÍNDIA

Texto inédito preparado em 1995 para publicação na obra *História do Quotidiano em Portugal*, então em produção pela Editorial Presença, mas que não chegou a ser editada.

António Lopes & Eduardo Frutuoso

INTRODUÇÃO

"...porque assi como a morte não a pinta senão quem morre, nem pode ser pintada senão vendo quem está morrendo, assi o trago que passão os que navegam de Portugal a Índia, não o pode contar senão quem o passa nem o pode entender senão quem o vê passar."

Pe. Gonçalo da Siveira, 1557

Com a chegada da armada de Vasco da Gama à Índia, em 1498, abre-se ao comércio europeu o fabuloso mundo das especiarias orientais. Caberá aos portugueses transportá-las para a Europa, num regime de monopólio, que, na segunda metade do século XVI, será cada vez mais posto em causa pelas nações concorrentes.

Todos os anos partia para a Índia uma armada com intuits comerciais e/ou defensivos. A largada fazia-se durante os meses de Março ou Abril, com vista à chegada ao Índico na altura ideal para aproveitar a *monção grande* e rumar a Goa com mar favorável. Nesse percurso, que veio a receber a designação de *Carreira da Índia*, demoravam os navios cerca de seis meses, na melhor das hipóteses, podendo a viagem prolongar-se por mais de um ano se houvesse necessidade de se *invernar* em qualquer porto africano.

Sendo esta travessia a mais longa e rigorosa de todas as que os portugueses efectuaram, ela simboliza os inúmeros obstáculos e dificuldades por que passavam os que, destemidamente, se lançaram à conquista dos oceanos.

TRIPULANTES E PASSAGEIROS

Ao longo da história da Carreira da Índia, um dos problemas que frequentemente se colocou, foi o de encontrar gente em número suficiente para embarcar. A saída de uma armada anual para a Índia, ao mesmo tempo que outros navios partiam para África, para o Brasil, para as ilhas atlânticas, ou para o Norte, trouxe necessariamente dificuldades a um pequeno país como o nosso.

A carência de homens disponíveis para embarcar como militares era comum. Normalmente, e segundo o aventureiro francês Pyrard de Laval, que viajou numa nau portuguesa da Carreira da Índia em 1610, havia recrutamento de soldados por todo o país. Cada freguesia deveria ceder homens que, por vezes,

nem tinham sequer dez anos. Na falta de voluntários suficientes, eram compulsivamente recrutados os elementos necessários.

Na angariação de marinheiros as dificuldades eram semelhantes. Em casos extremos embarcaram-se presos, mendigos e desempregados: em 1691 iam 200 criminosos; em 1724, um dos navios que sai de Lisboa, leva cerca de 700 tripulantes, entre os quais 400 degredados.

Se a falta de gente constituía, na maioria dos casos, uma realidade, o inverso também podia acontecer. Em 1548, o problema foi conseguir "escoar" a oferta. Refere Gaspar Correia que, nesse ano, muitos soldados embarcaram sem receber soldo. Outros fizeram-no na condição de servirem gratuitamente, durante um ano, como militares na Índia, só começando a receber o seu salário decorrido esse período.

A maioria dos soldados embarcados era oriunda de estratos sociais carenciados. Por isso, era-lhes adiantado todo o pagamento devido pela viagem logo após terem sido inscritos na Casa da Índia, permitindo-lhes, deste modo, fazer face às despesas inerentes à mesma, como por exemplo, a compra de vestuário.

A tripulação das naus da Carreira da Índia obedecia a uma hierarquia bem definida. Cada navio tinha um *capitão*, que era o responsável máximo por tudo o que se passava ao longo da viagem no seu navio (de entre os capitães, era escolhido o *capitão-mor*, o posto hierarquicamente mais elevado na armada). Em teoria, o capitão deveria ser alguém com grandes conhecimentos da arte de navegar. Na prática, tal não acontecia em muitos casos, porque o cargo podia ser atribuído pelo rei a um nobre como recompensa por serviços prestados. Entre os poderes do capitão estava a aplicação da justiça, como penas de prisão ou castigos corporais.

O *piloto* era o responsável directo pela navegação, e como tal, o sucesso da viagem dependia muito da sua actuação. Era auxiliado, geralmente, pelo *sota-piloto*.

O *mestre* tinha como função chefiar o pessoal, ajudado pelo *contramestre* e pelo *guardião*. Este último era o responsável directo pelos grumetes.

As tarefas quotidianas da navegação eram efectuadas pelos *marinheiros*. Entre eles, havia dois - os *trinqueiros* - que desempenhavam a função específica de cuidar das velas e dos cabos, zelando para que estivessem sempre em boas condições.

O último degrau nesta hierarquia era ocupado pelos *grumetes*, jovens que tinham uma vida extremamente difícil ao longo de toda a viagem: "*estes grumetes são a gente mais rasteira do navio (...) e só servem para lançar os cabos acima, mas não sobem aos mastros, nem passam do convés. Fazem todo o serviço pesado do navio, ajudam como criados aos marinheiros, que lhes batem e os repreendem muito; não podem tampouco menear o leme e não há trabalho algum, quer fora, quer dentro do navio, que eles não*

sejam obrigados a fazer, como baldear o navio e dar à bomba; e este ultimo serviço só a eles pertence, salvo se por algum caso fortuito o navio fizer mais água do que é costume" (Laval, vol. II, 1944, pág. 144).

A longa viagem para a Índia exigia a presença de outros tripulantes, responsáveis por tarefas não directamente ligadas à navegação. O *escrivão*, pessoa de confiança do rei, anotava tudo o que se passava ao longo da travessia: redigia os documentos necessários, como os testamentos, vigiava a distribuição de mantimentos e tinha as chaves dos locais onde eles iam guardados.

O *mestre bombardeiro*, ou *condestável*, chefiava o "sector militar" do navio, comandando os soldados. Os navios levavam normalmente soldados que faziam parte da sua própria tripulação - os *bombardeiros*- e militares que seguiam em trânsito para o Oriente. O condestável (bem como o mestre e o guardião) transmitia as ordens através de diferentes toques de apito.

Por norma, deveria ir embarcado um *médico* (ou *físico*, segundo a terminologia da época), o que nem sempre acontecia. Quem estava presente em todas as ocasiões era o *capelão*, responsável pelas diversas actividades religiosas no navio.

Diferentes ofícios encontravam-se também representados: *cozinheiros*, *carpinteiros*, *calafates* ou *tanoeiros* são alguns dos exemplos.

O *meirinho* ou *alcaide* executava a justiça. Era o responsável pelos prisioneiros, que ficavam colocados a ferros, no porão ao pé da bomba (nos casos mais perigosos), ou no convés, usando-se tábuas com buracos, onde se lhes prendiam os pés. Era também o alcaide o responsável pela pólvora, pelas armas e pelo fogo que se fazia a bordo.

Existiam ainda dois *dispenseiros*, que repartiam os alimentos pelos marinheiros e grumetes, e quatro *pajens*, que faziam os recados dos oficiais e outras tarefas, como gritar junto ao mastro grande para chamar o pessoal de serviço, tratar das luzes ou fazer de pregoeiros quando se leiloavam os bens dos defuntos.

Os navios da Carreira da Índia tinham dimensões diferentes entre si. No entanto, 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).

À tripulação juntavam-se os inúmeros passageiros que faziam a viagem de Lisboa à Índia.. O seu número estava também dependente das dimensões da embarcação, podendo atingir várias centenas. No século XVII, o viajante Jean Hugues de Linscot (ou Linschotten) afirmava que as naus que faziam esta viagem levavam habitualmente um total de 400 a 500 pessoas (entre tripulantes e passageiros). Vitorino Magalhães Godinho defende os mesmos valores para os navios com tonelagens médias (400 a 500 tonéis). Mas várias vezes se ultrapassaram estes valores, ou porque os navios iam sobrelotados, ou porque se tratava

de embarcações de tonelagem superior. Em 1643, um galeão de 600 tonéis partiu de Lisboa com 930 pessoas. E a barreira do milhar foi ultrapassada amiúde.

Entre os passageiros iam membros dos diferentes grupos sociais. Da nobreza partiam para o Oriente os quadros da administração ultramarina e da chefia militar, acompanhados muitas vezes pelas mulheres e filhos. Do clero iam sobretudo missionários com funções de evangelização. Do terceiro Estado partiam os comerciantes em busca de negócios lucrativos, e aventureiros que procuravam além-mar melhores condições de vida.

Outros grupos específicos eram também habituais como os *meninos orfãos*, jovens a cargo dos missionários, ou as *orfãs d'el Rei*, moças protegidas pelo monarca e que pertenciam ao «Recolhimento das Orfãs 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 por estas raparigas é visível em vários documentos. Por exemplo, em 23 de Fevereiro de 1619, 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 dar-se-lhe estado de vida, e quando se lhe dá he com pessoas de pouca calidade, e da nação e mestiços, o que não hei por meu serviço. Encommendo-vos que, tanto que a essas partes forem as ditas órfãs, tenhaes muito cuidado de as casardes logo com pessoas de calidade, em que caibam as mercês que lhe fizerdes, e que o mesmo façaes com as que já lá estão, por serem todas pessoas de calidade"* (Pato, tomo I, 1880, pág. 198).

As naus da Índia podiam também levar estrangeiros, embora o seu número fosse normalmente reduzido. Em 1602, nas naus S. Roque e N. Sra. da Conceição embarcaram um flamengo, um grego, um alemão e um holandês. Mas desde o século XVI, havia restrições ao embarque de judeus: uma provisão de 1567 e outra de 1568, assinadas por D. Sebastião, tinham determinado que todos os judeus que quisessem embarcar deveriam ter uma licença real ou pagar uma fiança de, pelo menos, 500 cruzados. O alvará real de 9 de Fevereiro de 1612, confirmado por um outro de 15 de Março do mesmo ano mantém as restrições.

O transporte de escravos na Rota do Cabo era proibido, com excepção dos escravos domésticos que acompanhavam famílias embarcadas. No entanto a proibição foi várias vezes desrespeitada, sobretudo na torna-viagem. As Naus S. Roque e N. Sra. da Conceição, que saem de Cochim em 1603, trazem 256 escravos. E no século XVIII, a falta de marinheiros (que preferem a Carreira do Brasil, menos perigosa e mais lucrativa) vai obrigar à utilização de cafres em várias actividades de navegação.

Em função da multidão embarcada em Lisboa, um problema se levantava: como evitar que, num meio predominantemente masculino (as Naus S. Roque e N. Sra. da Conceição transportavam 97% de homens e 3% de mulheres), acontecessem "acidentes" provocados por seis meses de abstinência forçada? A

solução acabava por passar pelo isolamento dos membros do sexo feminino, condenados a fazer toda a viagem em locais próprios, bem vigiados e de difícil acesso como é o caso do camarote da varanda, à popa da nau. Um local perigoso, que provocou algumas quedas à água com consequências mortais.

E depois havia as clandestinas! O Padre Sebastião Gonçalves, em 1562, descreve uma autêntica "caça às bruxas": "*no primeiro dia, procuramos botar fora a peçonha que o diabo costuma introduzir pera perdição dos navegantes. E assi botamos fora duas mulheres suspeitosas*" (Rêgo, vol. IX, 1953, pág. 60).

Para além das mulheres, também alguns homens embarcavam clandestinamente, por vezes em número tão elevado que causavam o desespero dos responsáveis dos navios. Um capitão da armada de 1545, numa carta enviada de Moçambique para o rei, queixa-se das dificuldades por que passou: junto às Canárias "*começou a aparecer na mynha nao muyta gente que hya escomdida paresemdo-lhes que ja estavam seguros de os não lamçarem fora; E foy tamta e tam demasyada que me pos em muyto cuydado*" (cit. por Sanceau, 1954, pág. 48).

Distribuir toda esta gente pelo navio era tarefa complicada. À ida, os soldados ficavam alojados na cobertura abaixo do convés, mas na torna-viagem não tinham direito a alojamento próprio. Os membros da tripulação tinham espaços reservados, consoante o seu estatuto. Os grumetes, por exemplo, ficavam alojados no convés, ao ar livre, tal como os religiosos que viajavam como passageiros (exceção feita, obviamente, aos membros do alto clero), cujas queixas são frequentes.

Os tripulantes podiam vender parte dos seus espaços a passageiros, que aproveitavam para aí colocarem mercadorias ou alojar outras pessoas. Este negócio de venda de espaços (os chamados *gasalhados*) podia ser bastante lucrativo. Nas viagens entre Lisboa e o Oriente, havia muita gente a querer embarcar, o que provocava a subida dos preços. Entre o Oriente e Lisboa, o número de passageiros era substancialmente menor, mas a procura de *gasalhados* mantinha-se, porque os poucos que regressavam queriam trazer a maior quantidade possível de mercadorias. Laval afirma, a este propósito: "*Quem ali vai sem gasalhado, vê-se muito oprimido e apoquentado, porque não acha lugar para dormir na cobertura, se não paga para ter algum. Da mesma sorte, para pôr os mantimentos e mercadorias é mister comprar gasalhado a alguém: de contrário será obrigado a deixar tudo a descoberto, em risco de se molhar, avariar ou ser roubado; pelo que todos têm necessidade de comprar seus gasalhados à gente do navio*" (Laval, vol. II, 1944, pág. 149).

ALIMENTAÇÃO

Providenciar alimentos em quantidade suficiente para todos os passageiros e tripulantes de uma nau

da carreira da Índia, era uma tarefa que apresentava graves dificuldades.

O biscoito era fundamental em todas as viagens. Era feito à base de massa de farinha de trigo cozida duas vezes. Na Índia, podia fazer-se biscoito a partir de uma farinha extraída da palmeira e que, dizia-se, durava até vinte anos.

Pão e cereais (para fazer pão a bordo), carne salgada e fumada, peixe seco e salgado, queijo, manteiga, frutos secos (como passas de uva, figos ou ameixas), mel, marmelada, açúcar, arroz, alhos e cebolas, eram alimentos comuns à maioria das embarcações. Na torna-viagem encontram-se várias referências a cocos: em 1513, a nau Nossa Senhora da Piedade trouxe 1000 cocos; no ano seguinte, a nau Santa Maria da Luz embarcou 2000 desses exemplares.

Os alimentos frescos eram mais raros, pois apresentavam grandes dificuldades de conservação. De qualquer maneira, levavam-se alguns frutos e carne, podendo ser embarcados animais vivos, como galinhas, coelhos, porcos ou mesmo vacas, que se matavam ao longo da viagem. Peixe fresco, só havia aquele que era pescado durante a viagem.

Quanto a bebidas destaca-se a água, o vinho, o azeite e o vinagre. Destas, a água era fundamental, e por isso mesmo se procurava embarcar grandes quantidades deste precioso líquido.

Na viagem para o Oriente, tripulantes e passageiros tinham direito a determinadas quantidades de alimentos, que eram distribuídos periodicamente. Pyrard de Laval, descreve da seguinte forma a distribuição dos mantimentos por cada um dos embarcados: *"meia canada de vinho e outra de água. (...) Pão dá-se-lhes quanto podem comer. Enquanto aos outros mantimentos, como carnes salgadas, uma ârroba por mês. A ârroba pesa trinta libras. Todo o resto lhes é dado na mesma proporção, como azeite, vinagre, sal, cebolas e peixe. Tudo isto se dá para um mês inteiro; mas o vinho e a água dão-se cada dia, e tudo perante o escrivão, que o lança em conta e pelo nome de cada pessoa. Se alguém não bebe vinho, pode vendê-lo a outros, ou guardá-lo e deixá-lo na mão do dispenseiro, que lhe dá conta dele; e sendo chegados a Goa, ou a qualquer outra parte, podem tomar o vinho que lhes é devido, para fazer dêle o que bem quiserem"* (Laval, vol. II, 1944, pág. 147).

Para além das rações distribuídas, todos os que assim o entendessem podiam levar os seus próprios alimentos. Esta prática tinha a vantagem de não se ficar totalmente dependente de uma ração incerta (bastava irem embarcados clandestinos, ou a viagem durar mais do que o previsto, para que as rações oficiais fossem diminuídas), e podia servir também para fazer bons negócios: em 1567, vinte dias após a partida de Lisboa, já se vendiam galinhas a 1000 réis...

O sistema de distribuição de mantimentos na torna-viagem era diferente. Entre a Índia e Lisboa, apenas os tripulantes tinham direito a ração completa recebendo os passageiros unicamente pão e água.

Todos os alimentos eram distribuídos crus, o que obrigava a que cada um os 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, colocadas na penúltima coberta. Mais tarde passam a estar no convés, sendo a madeira substituída por ferro. Mesmo nos dias em que o lume podia ser ateado, conseguir cozinhar uma refeição era sempre uma aventura. A maior dificuldade era, sem dúvida, conseguir chegar ao lume, pois as filas eram intermináveis: todos queriam aquecer os seus alimentos, e dois fogões tinham de servir para quatrocentas ou quinhentas pessoas.

Os alimentos que eram embarcados tinham em atenção, quer o número de passageiros e tripulantes, quer a duração prevista da viagem. Mas era frequente as estimativas não corresponderem à realidade.

Em primeiro lugar, e como já foi referido, vários eram os navios que levavam clandestinos, o que aumentava o número de bocas, pelo menos até à escala mais próxima, onde eram desembarcados.

Em segundo lugar, muitas eram as vezes em que se abasteciam os navios com alimentos de duvidosa qualidade, ou se faziam cortes nas quantidades, o que possibilitava lucros substanciais a quem fiscalizava esta área. A obra *A Arte de Furtar*, do século XVII, é bem elucidativa: *"Seja o primeiro do que cada dia vemos em provimentos de náos da India, e de galeoens, e navios, que manda El Rey nosso Senhor ao Brasil, Angóla, e outras partes: provêm-se de chacinas podres, bacalhão corrupto, biscouto mascavado, vinho azedo, azeite borra: porque achão tudo isto assim mais barato na compra; e say-lhes mais caro no effeito, porque adoecem todos os passageiros, morre a metade, malogra-se a viagem, perde-se tudo; porque forão providos com unhas de fome: e por pouparem o que se furta, fizerão com que o barato custasse caro a todos.*

Segundo exemplo. Seja do que sucede nas armadas: manda-as Sua Magestade provêr para tres meses com liberalidade real: encolhem os Provedores as mãos para encher as unhas, e dão provimento para tres semanas: eis que na segunda semana ja falta a agua, e na terceira ja não ha pão. Tornão-se a recolher sem obrarem o a que hião, e por milagre chegão cá com vida" (cit. por Guimarães, 1940, págs. 298 e 299).

Em terceiro lugar, muitos alimentos acabavam por se estragar, 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 hábitos de higiene da altura 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 húmido e mal cheiroso acelerava a deterioração dos abastecimentos que ali se guardavam.*

Os alimentos embarcados em Portugal, à base do pão, biscoito, carne salgada e peixe seco, azeite, mel e frutos secos, depressa se estragavam e criavam vermes neste ambiente quente e húmido. 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. Após algumas semanas, sobretudo em climas quentes, criava mau cheiro e mau aspecto." (Cardoso, s.d., pág. 9)

A travessia de zonas muito quentes junto ao Equador, agravada muitas vezes por calmarias que obrigavam os navios a estar vários dias parados no meio do mar, acelerava o processo de deterioração dos alimentos. O Pe. F. Dionísio, no relato da viagem que fez em 1563, afirma que, nos dez dias de calmaria a que a embarcação onde ia esteve sujeita, *"se danno la mayor parte de las cosas de comer, porque el aceyte, la manteca, la mermelada, y la miel hervian; el agua se corrompia; las pasas, los higos y otras muchas cosas, con la grande calma, se deñaran"* (Rêgo, vol 9, 1953, pág. 184).

De salientar também o frio intenso que se fazia sentir, por vezes, no Atlântico 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: beber urina ou água do mar para matar a sede; comer os couros das arcas cozidos, ou os ratos que se conseguiam apanhar; comer cartas náuticas, o que causava a morte devido aos produtos tóxicos das tintas; lutar pela posse de gafanhotos; e, em casos de desespero total, recorrer à antropofagia. Na obra *A Arte de Furtar*, pode ler-se: *"Não faltaram repastos de cães, como se foram carneiros, nem de ratos, nem de animais mortos e já pôdres que se encontravam no caminho. E cousas piores ainda. E como a fome é má conselheira, alguns registos de casos de antropofagia se lêem nas crónicas"* (cit. por Guimarães, 1940, págs. 315 e 316).

Ao longo da viagem, o problema da falta de alimentos podia ser, por vezes, ultrapassado ou minorado. A pesca era uma actividade frequente, nas regiões onde havia peixe (e que não eram tantas como à primeira vista se pode pensar): em mar alto, pouco ou nenhum peixe se apanhava, mas junto à costa podia conseguir-se um conjunto de boas refeições de peixe fresco (junto ao Cabo da Boa Esperança, e na costa de Moçambique, por exemplo, a pesca tinha geralmente bons resultados).

As diferentes escalas que normalmente eram feitas, serviam também para fazer reabastecimentos. São os casos da ilha da Madeira, dos Açores, do Brasil, da ilha de Santa Helena, da costa entre o Cabo da Boa Esperança e o Cabo de S. Sebastião, de Sofala, de Moçambique, de Mombaça ou de Melinde, que serviam de pontos de apoio à ida ou à volta.

De referir por último, o aproveitamento das águas das chuvas, que era um expediente muito utilizado no reabastecimento deste precioso líquido.

HIGIENE

As condições de higiene nos navios da Carreira da Índia não eram, na maior parte dos casos, as

melhores e contribuíam para que surgissem vários surtos de doenças.

Um dos seus maiores motivos era a vulgar sobrelotação das embarcações e o transporte de escravos, sobretudo na torna-viagem, em espaços reduzidos. 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 muitos dos hábitos de higiene hoje considerados normais, conjugada com a inexistência de espaços próprios, nas embarcações, para as necessidades fisiológicas, tinha resultados pouco recomendáveis: *"Êstes 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. Os espanhóis, franceses e italianos fazem o mesmo; mas os ingleses e holandeses são mui limpos e asseados"* (Laval, vol. II, 1944, pág. 149).

Contribuindo de forma decisiva para o degradar das condições de higiene, encontra-se o embarque de animais vivos. Tal hábito, utilizado 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 não nos podemos esquecer dos habituais ratos, pulgas, baratas e piolhos, que aproveitavam o mau acondicionamento dos mantimentos, o clima húmido do porão e os restos de lixo existentes um pouco por todo o lado, para alastrarem ao longo da viagem. A presença de baratas merece inclusivamente alguns comentários de Pyrrard de Laval: *"uma espécie de animais semelhantes a besouros (...) e que ali [nos navios] 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 tôda cheia dêles e furam todos os cofres, pipas e outros vasos de pau; o que muitas vezes é causa de se derramar o vinho e água. Êste bicho come também o biscoito e faz nêle grande estrago"* (Laval, vol. II, 1944, págs. 209 e 210).

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. O Pe. Jerónimo Lobo, embarcado na nau Conceição em 1621, descreve o excesso de calor e a chuva que caiu quando, na costa da Guiné, a armada ficou imobilizada por dois meses e meio por falta de vento: *"As chuvas erão as costumadas quentes, grosas e de má qualidade porque caindo na carne faziam chagua e no fato de lam criava huns bichos brancos e nogentos"* (Lobo, 1971, págs. 143 e 144).

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. Na

nau S. Martinho, saída de Lisboa em 1597, encontrou-se a meio da viagem uma criança morta, completamente coberta de piolhos; no mesmo navio o elevado número de doentes tornava o ambiente quase insuportável: "[na nau] *com muita sugidade de tantos doentes esta tão curto o ar que não vay [ninguém] pera baixo da cuberta que logo não caya*" (cit. por Monteiro, 1985, pág. 302).

Assim, após alguns dias de viagem, os navios transformavam-se em locais pouco recomendáveis do ponto de vista higiénico e sanitário, ou seja, com excelentes condições para o desencadear de doenças, como a seguir se verá.

DOENÇAS

Muitos são os navios que chegam ao Oriente (ou a 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 Reimão: "*não há huma pessoa nesta nao que apareça de noite, porque os que estão em pe ficarão tão cortados das doenças que não ten força pera pegar em hum cabo (...), e não ha oito marinheiros em pee e quatro ou sinquo grometes, e todos estes forão doentes e andão fracos*" (cit. por Monteiro, 1985, pág. 291).

Em situações deste tipo, a mortalidade acabava por atingir proporções elevadas. Contudo, nem sempre esta travessia ceifava tantas vidas. Teodoro de Matos, no seu estudo sobre as naus S. Roque e N. Sra. da Conceição (1602-1603), indica que a taxa de mortalidade entre Lisboa e a Índia não atingiu os 5%; e na nau N. Sra. da Conceição e Lusitânia, que fez o percurso de ida e volta entre 1743 e 1744, apenas faleceu um tripulante.

Um dos motivos da alta mortalidade podia ser o embarque de pessoas já doentes. "*Filados à força, nos meios menos recomendados e promiscuos, ladrões recrutados no Limoeiro, 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 inspecção médica, levavam já consigo toda a espécie de doenças*" (Frada, 1989, pág. 66).

Nos anos de peste em Lisboa, eram tomados alguns cuidados especiais: em 1506, uma caravela acompanhou a armada até à costa da Guiné, "*onde se esperaua que armada aueria saude, por entrar em outro clima de melhores ares, e se armada fosse boa a carauella se tornasse, e se armada nom fosse sã que se tornasse a Lisboa a desarmar*" (Correia, tomo II, 1923, pág. 661).

Após a saída de Lisboa, o primeiro mal que atacava grande parte dos passageiros e tripulantes era o enjojo: "*He este mal do enjojo de excessiva molestia e aflisão e às vezes com perigo da vida, nem tem outro*

remedio mais que a paciencia, nem pairesse que ha outro tam vehemente e que assi proste qualquer robusta conpreiçõ. (...) Já aconteceo morrer alguns desta doença somente e a outros durar-lhe toda a viagem até à India" (Lobo, 1971, pág. 173).

Quando se atingia a zona da Guiné, era frequente começarem a faltar os alimentos frescos. As refeições à base de alimentos secos e salgados, pobres em vitaminas (nomeadamente a vitamina C) provocavam violentos surtos de escorbuto, ou *mal das gengivas*, doença que Camões retrata n'*Os Lusíadas*:

*"E foi que de doença crua e feia,
A mais que eu nunca vi, desampararam
Muitos a vida, e em terra estranha e alheia
Os ossos para sempre sepultaram.
Quem haverá que sem o ver o creia?
Que tão disformemente ali lhe incharam
As gengivas na boca, que crecia
A carne e juntamente apodrecia."
(Canto V)*

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 anónimo indicar que os refrescos oferecidos pelo rei de Melinde à armada de Pedro Álvares Cabral, tinham provocado melhorias nos marinheiros afectados. Mas só nos finais do século XVII se torna habitual o embarque de frutas (nomeadamente de cascas de limão), que vão permitir combater com mais eficácia a doença.

À falta de alimentos frescos juntavam-se os alimentos em más condições de conservação. O tempo quente da zona equatorial era fatal para grande parte dos mantimentos: a água ficava com um sabor e um 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. As insolações, aliadas muitas vezes à falta de água que não permitia matar a sede, chegaram a provocar alucinações e a queda à água de pessoas que julgavam aí encontrar refúgio para o seu padecimento. Mas o frio podia ser também fatal. Em 1663, o capitão Joseph de Cabreira lamenta a morte do seu calafate, que faleceu *"todo inchado, por se haver metido muitas vezes na água frigidíssima"*, tentando estancar a água que a nau metia (cit. por Sérgio, 1959, pág. 93).

Os frios mais intensos aconteciam quando as embarcações navegavam em excesso para Sul. 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. Também Pyrard de Laval se queixa do frio quando passou 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 sêda mui leve, sem outra coisa alguma que nos pudesse agasalhar do frio ou da chuva e das ondas (...).

Aqui padecemos também de menos sêde por causa do grande frio e porque a água ao beber-se gelava quâsi a bôca e dentes, o que nos fêz durar mais a nossa água" (Laval, vol. II, 1944, pág. 213).

Entre as doenças mais frequentes, encontravam-se (para além dos enjoos e do escorbuto, já referenciados) os problemas intestinais e pulmonares, a febre tifóide ou o mal de Holanda, descrito por Bluteau da seguinte forma: *"O mal de Holanda é uma 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"* (cit. por Carvalho, 1938, pág. 283).

Outros males podiam afectar os navegantes, como o surto que atingiu a nau Esfera, em 1548, quando junto ao Equador *"deu uma inffermidade em toda a gente, de grandes dores de olhos, que não escaparão dez pessoas"* (Rêgo, vol. IV, 1950, pág. 82), ou a tão temida *peste*, que alastrava por vezes a um grande número de embarcados.

Os tratamentos para todo este conjunto de doenças não eram muito variados. Como já foi referido, nem sempre embarcavam médicos, e os cuidados de saúde acabavam por ser prestados sobretudo por membros de clero e por... barbeiros.

Apesar de existirem várias recomendações régias para que fosse embarcada a botica necessária para os tratamentos ao longo da viagem, muitas são as queixas do 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 tomam las cosas de la botica y las cosas que V. Alteza manda dar para los dolientes ellos las gastan a sua mesa, no ay con que los remediar, y ainsi mueren a desanparo"* (Rêgo, vol .II, 1949, pág. 194).

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 clísteres. O Pe. Jerónimo Lobo, em 1621, descreve como muitas doenças foram curadas na nau em que viajava: *"Mas foi Deos servido que obedeeo aos remedios, em especial ao de humas ventozas sarjadas, efficas e universal, a fim de aliviar a cabeça do sangue que a ella sobe com a força da febre, pera o que depois de alguas sangrias, como em breve toma o mal grande força, acode-se-lhe ao quarto ou quinto dias con as ventozas, loguo com pedra bazar, o efeito da qual he fazer suar. Mas se com iso o mal não abranda convem acodir com huma sangria na testa pera evitar os frenesis per rezão do sangue que vai à cabeça"* (Lobo, 1971, pág.146) .

As sangrias eram o tratamento mais utilizado. Gaspar Ferrera Reimão, no seu diário de navegação da Nau S. Martinho (1597), descreve-nos a atribulada viagem, contando que a meio dela o número de doentes é elevado e há pessoas que são sangradas *"20 vezes com as recaiduras e cada sangria são 3 de Portugal"*. Escreve também que *"morreo o sota piloto que muito sentimos por ser bom companheiro, de grande febre que lhe deu, sangrando 12 vezes e acabou o sangue"*. O próprio Gaspar Ferreira não escapa, escrevendo a determinada altura, *"estou hoje sangrando duas vezes"* (cit. por Monteiro, 1985, págs. 292, 312 e 317).

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 argumenta que barbeava e sangrava os amigos, mas gratuitamente.

Estes tratamentos acabavam muitas vezes por provocar a morte dos que, supostamente, se deveriam curar. Na viagem para Lisboa, efectuada pela nau N. Sra. da Penha de França em 1612, faleceu o governador André Furtado, em condições que nos são descritas por Sebastião Prestes: *"oie foi Deõs Siruido de leuar p^a Sy o governador Andre furtado as 9. oras e mea do dia morreo de hua purga q~tomou fazendo camaras de sangue, e uindo doente depois q~a tomou nunca teue hua ora de saude antes foj p^a pior e fazia m.tas camaras de sangue de modo q~disto acabou (...) abrirão o E acharão o coração negro e os figad.ºs duros E as tripas inchadas não Sabemos, o q~o atribuamos hus dize~q~era peçonha mas eu não sej o que era"* (cit. por Leitão, vol. I, 1957, pág. 150).

Tratando-se de uma pessoa de elevada condição social, o corpo não é deitado ao mar (como era normal acontecer). As entranhas são-lhe retiradas e o interior do corpo é enchido de cânfora. Será mais tarde sepultado na Igreja da Graça, em Lisboa.

No caso do escorbuto, os tratamentos atingiam um grau de violência ainda mais elevado. Numa missiva datada de 1566, um autor anónimo refere a este propósito: *"y acodia el mismo humor a la boca y enchavales las henziás, de suerte que no podían hablar ni comer; podriaseles la carne, la qual se sacava com ferros a pedaços; a muchos moços se les cayeron los dientes, y tal o tales uvo que les sacaron hasta las quexadas podridas"* (Rêgo, vol. X, 1953, pág. 52).

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 descritos. E existia, nomeadamente por parte dos membros do clero, uma preocupação em fornecer-lhes uma alimentação cuidada. O Pe. Sebastião Gonçalves refere-se em 1562 à actuação dos missionários, afirmando: *"O irmão Lobo tinha o cuidado de lhe dar [aos doentes] pellas manhãs, a almoçar, a huns, açuquer rosado e a outros, marmelada e, algumas vezes, passas e do nosso biscoito, que eles achavão muito bem. E pera a noite, lhe coziámos hum caldeirão de*

lentilhas ou grãos de papas que lhe davão a cear com o nosso biscoito (...) assi com lentilhas e papas, como com galinhas e (...) carne fresca, que trouxe de Moçambique" (Rêgo, vol. IX, 1953, pág. 62).

A falta de alimentos, fazia no entanto que, 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. Um momento crítico dava-se quando algum missionário se deslocava ao fogão do navio para cozinhar as refeições dos acamados. A visão de produtos comestíveis em épocas de racionamento, tinha consequências imprevisíveis, como nos conta o Pe. António de Quadros, em 1555: "*Quando ia ao fogão ou a outras partes, onde estavam emfermos a levar algumas cousas, mor trabalho tinha de me defender da gente que mo querião levar*" (Rêgo, vol. VI, 1951, pág. 67).

Existiam vários locais de apoio e formas de controlo 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 na capital. Já em 1492, um documento enviado pelo rei D. João II à Câmara de Lisboa, determina que os navios não podem passar do Restelo sem autorização. No mesmo ano, uma nova Provisão "*determina que se ergam esteios de pedra, em Alcântara, com uma bandeira em cada um, uma com a imagem de S. Sebastião, e outra com a de S. Vicente. E que nenhum navio ou nau, passasse do referido alinhamento para a Cidade, sob pena de perda da mercadoria e navio, sendo açoitados os Mestres (...), e depois degredados. Dava, todavia, a alternativa de os navios voltarem ao mar. Não o fazendo, as naus grandes aguardariam o «período de impedimento» no Montijo, e, as outras, na boca do rio do Barco das Enguias. Mandava ainda que se lhes tomassem os batéis para não poderem sair em terra*" (Menezes, 1985, pág. 26).

Ao longo dos séculos XV, XVI e XVII, várias são as normas que estabelecem o *impedimento* ou *degredo* temporário. Sem ter prazos fixos, este impedimento foi, por exemplo de 35 dias no caso da nau Primorosa (1598). Em 1657 surge já o termo *quarentena*, que pressupõe o isolamento durante 40 dias.

De salientar também a criação, em 1520, da *Casa dos Doentes*, junto da ponte de Alcântara e de uma Casa na Trafaria, em 1565, que recolhia as mercadorias dos navios em degredo. É também determinado, em 1546, que um caravelão percorresse o rio, indo ao encontro dos navios que entravam na barra. Em caso de suspeita de peste, os navios eram obrigados a voltar atrás.

No outro extremo da viagem, o Hospital de Goa tentava responder aos problemas causados pelas graves condições físicas em que chegavam muitos dos que tinham partido de Lisboa. O que nem sempre acontecia, devido ao elevado número de doentes, como foi o caso, por exemplo, dos da armada de 1546:

"N'estas naos derradeiras veo tanta gente doente que nom couberão no espirital, e os meterão per outras casas" (Correia, tomo IV, 1864, pág. 532).

Muitas vezes, o simples conforto de um banho quente era o suficiente para diminuir as mazelas de tão penosa travessia. O Pe. Gaspar Dias descreve a felicidade provocada por um banho à chegada ao Oriente: *"Logo nos levarão à rouperia e fizerão assentar a cada hum em hum assento, que está numa grande gamela, e ahy huns charissimos a deitar agoa quente e outros padres a lavar com charidade que não se pode escrever"* (cit. por Sanceau, 1973, pág. 7).

Outros locais desempenharam também um papel fulcral nos cuidados médico-sanitários. Em 1507, a armada que sai de Lisboa leva a missão de construir um hospital em Moçambique, o que de facto acontece, sob as ordens de Vasco Gomes de Abreu, capitão de Sofala. Neste edifício, *"as paredes de madeira estavam a cair e não havia camas - «nem cousas com que curassem os doentes; não ha senão maas galinhas, nem provisão pera poderem se comprar!»*

Mas mesmo assim, mal apetrechado como estava, supria uma necessidade para os muitos doentes que desembarcavam das naus e as febres contraídas pela guarnição em terra" (Sanceau, 1973, pág. 7).

De referir ainda Melinde, onde era relativamente habitual os capitães dos navios deixarem doentes confiados ao cuidado do Xeque, e a ilha de Santa Helena, famosa pelo seu clima e abundância de alimentos: *"Em Santa Helena também os portugueses, como os holandeses deixavam por vezes os seus doentes. Não havia hospital; os enfermos ficavam em umas casinhas, providos de biscoitos e outros comestíveis dos navios. Carne e peixe não lhes faltavam na ilha, que era de tudo muito abundante. Os doentes conservavam-se ali até à chegada de outro navio que os recolhesse, e - nota curiosa - diz Pyrard que, segundo informações colhidas na propria ilha, os ares eram tão bons que infalivelmente todos se curavam. (...)*

Era expressamente proibido que ali ficasse alguém com saúde, para evitar, como dizia o regimento dos reis de Portugal, que viesse a proclamar-se rei da ilha. (...) Todavia, pelo menos no século XVII, e desde o seu princípio, o desembarque de doentes em Santa Helena deve ter sido pouco frequente, porque entre as recomendações feitas pelos govêrnos aos capitães das naus, para evitarem os ataques do mar, figurava a de fugirem desta ilha, considerada valhacouto de piratas" (Carvalho, 1938, pág. 262).

AMOR E SEXUALIDADE

Num meio predominantemente masculino, a presença de mulheres a bordo gerava um clima de alguma perturbação e desestabilização. As autoridades do navio sabiam disso, e por esse motivo procuravam,

quase sempre, como já referimos, reservar-lhes espaços próprios na embarcação, onde ficassem devidamente resguardadas de qualquer tripulante ou passageiro mais mal intencionados.

Não temos conhecimento de qualquer problema surgido com mulheres casadas quando viajavam acompanhadas de seus maridos. O interesse dos homens embarcados, a julgar por diversos testemunhos, parecia recair fundamentalmente nas mulheres solteiras.

Fosse como fosse, era ponto assente que a presença de elementos do sexo feminino nos navios era, na expressão do Pe. Manuel Álvares, um "*estorvo*". Este sacerdote, que viajou numa nau que veio a naufragar - a nau S. Paulo - defende mesmo que as mulheres deviam ser proibidas de embarcar, "*specialm~ete molheres solteiras*" (Alvares, 1948, pág. 21).

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 "*los capitanes, pilotos, maestros y marinheros todos traen mugeres en las naos y navios de Vosa Alteza, por lo qual se levantan grandes contiendas*" (Rêgo, vol. II, 1949, pág. 193).

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 una excomunion en cima*". Foi logo desembarcada. As outras foram descobertas posteriormente, havendo uma delas que, como disfarce, "*yva con habito de hombre*" (Rêgo, vol. IX, 1953, pág. 446). Acabaram por ser 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 "*mao 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 "*molher casada*" e, segundo o mesmo sacerdote, parecia entretanto estar "*posta em caminho de ser boa mulher*" (Rêgo, vol. VI, 1951, pág. 55).

Frequente, nos navios da Carreira da Índia, era também a presença das já citadas "*orfãs d'El-Rei*". Tais donzelas iam, geralmente, ao cuidado de senhoras da nobreza, o que não impedia que a sua presença suscitasse uma curiosidade enorme entre a tripulação e demais passageiros. Para evitar situações problemáticas daí decorrentes, viajavam fechadas num camarote da nau, geralmente à popa, com acesso a uma varanda.

A curiosidade em excesso tinha, por vezes, consequências dramáticas. O jesuíta António Fernandes, em carta datada de 1562, conta o caso de um jovem que, no porto de Moçambique, andou nadando em volta do navio para ver as moças que se encontravam à varanda, e que acabou por servir de repasto aos tubarões, que lhe arrancaram um braço e uma perna (Rêgo, vol. IX, 1953, pág. 72).

Os próprios capitães sentiam-se, por vezes, atraídos pelo "*prazer de ver as carinhas frescas*" (Sanceau, 1973, pág. 6). Quirino da Fonseca refere que D. Luis de Sousa, capitão da nau Nossa Senhora da Salvação, que partiu para a Índia em 1608, andou "*desinquietao as orfãs tanto a bordo como em Mombaça*". A um dado momento ordenou uma devassa, pretendendo com isso perturbar "*o recato das jovens passageiras, uma das quais até morreu em viagem, quem sabe se do susto experimentado*" (Fonseca, 1926, pág. 452).

Por vezes algumas senhoras da nobreza levavam consigo criadas. Indo acompanhadas, os problemas decorrentes da presença destas a bordo não deviam ser significativos, a julgar pela falta de referências na documentação.

Com as escravas acontecia precisamente o mesmo. Porém há testemunhos que indiciam ser frequente o embarque de cativas que viajavam sem ser como acompanhantes de qualquer respeitável senhora casada. Em carta datada de 20 de Fevereiro de 1621, o governador da Índia, Fernão de Albuquerque, comunica ao rei ter já mandado publicar as suas ordens a propósito do "*embarque de escravos e escravas*". Nelas, o monarca demonstrava a sua preocupação pela presença de cativas a bordo e tentava lutar contra essa situação, mandando que as mercadorias por elas transportadas revertissem para a fazenda real no caso de tais cativas não virem "*com mulher casada*" (Rêgo, vol. VII, 1975, pág. 174).

A presença de mulheres nos navios arrastava ainda situações de outra ordem. Temos, como exemplo, os partos. Pyrard de Laval relata o caso de "*uma dama mestiça da Índia, mulher de um fidalgo português, mui bela e de idade de quasi trinta anos*" que "*foi acometida de dores de parto, e morreu com a criança*" (Laval, vol. II, 1944, pág. 212).

Merecedores de referência são também os casamentos que, por vezes, tinham lugar a bordo. O Pe. Sebastião Gonçalves, em carta já citada anteriormente, datada de 10 de Setembro de 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 aver alguma sospeita de cunhadio*" (Rêgo, vol. IX, 1953, pág. 60).

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.

Como atrás ficou demonstrado, o número de mulheres embarcadas não era muito significativo. Tal facto deve contribuir para justificar os frequentes casos de homossexualidade a bordo. D. João Henriques, capitão da nau Esfera, que partiu para a Índia 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 (Rêgo, vol. IV, 1950, págs. 82 e 83).

O mesmo podemos concluir da carta régia de 1 de Março de 1620 dirigida ao vice-rei da Índia, D. João Coutinho, conde do Redondo. Diz o monarca: "*Eu sou informado que nas naos de viagem vão deste Reino muitos mininos que os soldados logo levão para suas cazas quando ali chegão as ditas naos, e que alguns uzão mal delles*". Como punição, o rei determina que se deverá "*tirar devassa e proceder contra elles conforme ao que esta disposto por minhas leys e instrucções*" (Rêgo, vol.VI, 1974, págs. 450-451).

RELIGIOSIDADE

Como bem observou Pyrad de Laval, a religião era "*guardada a bordo dos navios como em terra*" (Laval, vol. II, 1944, pág. 149). De facto, os condicionalismos que rodeavam uma qualquer viagem como as que eram efectuadas 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. 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, como já ficou dito, o responsável por todas as actividades de carácter religioso realizadas 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 actividades 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 acção 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. No diário de navegação da torna-viagem da nau S. Francisco (1600-1601), conta-se que os viajantes se reuniram numa

missa para dar "*muitas graças a deus nosso senhor [e] ha sacrantissima virge nosa senhora pelas merces que nos fez em nos deixar pasar este cabo de boa esperança com tam prospera viagem*" (cit. por Vasconcelos, 1944, pág. 280).

Destas celebrações nos navios não constava a oblação, a consagração e a comunhão. Pyrard de Laval refere que isso era proibido no mar (Laval, vol. II, pág. 149), sendo comuns as referências a *missas secas*.

Porém, esta prática vai mudar a partir do primeiro decénio do século XVII. Frazão de Vasconcelos fala de uma missa realizada a bordo da nau Sto. António, saída de Lisboa em 23 de Outubro de 1608, e que considera a primeira missa no mar. No diário de navegação desse navio é mencionado: "*Hoje se disse missa e se celebrou o Santíssimo Sacramento. Comungou o visorrei e eu e outros mais. Nunca se aconteceu outra depois que se descobriu a carreira da India*" (cit. por Vasconcelos, 1953, pág. 29).

As missas eram acompanhadas de pregação. Para além da doutrina que expunham nestes sermões - era aliás comum haver sessões de catequese todos os dias extra-sermões - os sacerdotes procuravam chamar a atenção dos fiéis para a necessidade de evitar certos comportamentos a bordo, criticando fortemente a imoralidade de muitas dessas práticas quotidianas e atribuindo as culpas de diversos males passados à degradação dos costumes.

Os momentos de oração eram variados. Pyrard de Laval conta, a propósito da sua viagem, que "*ao romper do dia todos os moços do navio cantam uma oração do mar, que é repetida por toda a gente*", com duração de quase uma hora. À noite, ao som do apito do mestre, todos se reúnem "*para resar um Padre-Nosso e uma Avé-Maria*" (Laval, vol. II, 1944, pág. 150). Pelo meio ficam as recitações da Salve Regina, ladainhas rezadas e cantadas, comemorações de santos e vésperas.

Para além destas acções conjuntas, há a referir os tempos de oração e meditação de carácter pessoal. Pyrard de Laval fala da existência de "*capelas ornadas de belos painéis, onde cada um vai fazer oração*" (Laval, vol. II, pág. 149).

As tempestades, como já foi referido, suscitavam o fervor religioso dos navegantes. Na viagem que efectuou em 1554, o Pe. Diogo de Soveral presenciou uma forte tempestade e 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 benserão a agoa, deitando-a no mar com muitas relíquias do lenho, e outras atadas num cordel*" (Rêgo, vol. V, 1951, pág. 353).

Também o perigo de naufrágio originava ardentes preces da parte dos ocupantes do navio. O Pe. Frei Nuno da Conceição, a propósito da viagem da nau N. Sra. do Bom Despacho, partida de Goa 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" (cit. por Sérgio, 1958, pág. 233).

O caso repete-se no galeão S. Lourenço, em 1649, contando um sacerdote que após o navio ter embatido num baixio, com o conseqüente sobressalto e confusão gerados, *"saí ao convés com uma imagem de Cristo, senhor nosso"*, e o resultado foi que *"se prostaram 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"* (cit. por Sérgio, 1958, pág. 259).

Os mais importantes momentos litúrgicos eram celebrados, sempre que as condições climatéricas e de mar o permitiam, da forma mais solene possível. O Pe. Belchior Barreto conta que na semana santa de 1551 se cantaram as *"lamentações e os officios que naquelles dias podemos fazer"* (Rêgo, vol. V, 1951, pág. 66). Em 1555, pela mesma ocasião, segundo o Pe. António de Quadros, juntaram-se os cantores que havia na nau, em número de 6 ou 7, para animarem as celebrações (Rêgo, vol. VI, 1951, pág. 53). A 31 de Julho de 1633, por ocasião do dia de Sto. Inácio, os jesuítas embarcados fizeram-lhe uma festa. A propósito dela, conta o Pe. Alberto Meçinski: *"O Bispo dizia a Missa, ouve Missa cantada e Pregaçam, fizemos o Altar melhor que nunca se fez na Nao, demos in toda Nao a comer aos pobres e doentes"* (Hambye, 1987, pág. 412). Por último, o Pe. Diogo de Soveral, em carta de 1554, fala da existência de instrumentos musicais nas cerimónias: *"quando vinha huma vespera de alguma festa ou santo, se dizião as vesperas cantadas por cantores (...), de mui boas vozes, com seus tangeres e trombetas, que tudo fazia muita devação a gente"* (Rêgo, vol. V, 1951, pág. 351).

Frequente nos navios, era a realização de procissões. Havia-as nas alturas festivas mas também por ocasião de dificuldades vividas a bordo. O Pe. Soveral, que acabámos de citar, menciona a organização de *"muitas procissões nos dias de festa mui solemente, onde se levava hum crucifixo e as vezes reliquias de muitos santos encastoadas numa caixinha, indo todos os padres cantando e outros cantores mui solenemente; ião todos por sua ordem e o viso-rey de tras, e no castello da proa estava hum altar onde se punhão todos de giolhos e pediam a Deus misericordia donde, depois de feita comemoração de Nossa Senhora, se tornavão pera a popa com sua ladainha, ou cantando algum psalmo com trombetas e frautas"* (Rêgo, vol. V, 1951, pág. 351).

Estes acontecimentos, implicando uma certa teatralidade, eram ocasiões de muita comoção e todos assistiam ou participavam nelas com fervor. O Pe. Arboleda, em 1561, refere que, com o objectivo de *"varear al modo de las processiones"*, ele e os seus colegas pediram a alguns soldados do navio para desfilarem numa procissão, flagelando-se, ao que eles acederam *"con alegria e voluntad"* (Rêgo, vol. VIII, 1952, pág. 274).

As actividades 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 *"he o tempo em que as praticas roins e viciosas comunmente reynão mais"* (Rêgo, vol. V, 1951, pág. 67).

Um dos sacramentos mais importantes praticados a bordo era o da confissão. O Regimento da Nau S. Pantaleão, que partiu para a Índia em 1592, obrigava todos os viajantes a confessar-se, sob pena de não receberem a ração alimentar. Caso o tivessem feito antes de embarcar deviam mostrar o *"scripto"* que o confirmasse (Matos, 1975, pág. 70).

OCUPAÇÃO DOS TEMPOS LIVRES

Os relatos de viagens nos navios da Carreira da Índia, descrevendo várias situações de tempestades, incêndios, motins, ataques de piratas e diversos outros acidentes, deixam por vezes a imagem de que viver a bordo de uma nau que fazia o percurso Lisboa-Goa ou Goa-Lisboa, nada tinha de monótono. Imagem enganosa, sem dúvida. É preciso entender que os acidentes graves não ocorriam em todas as viagens, e que os acontecimentos acidentais de menor gravidade acabavam por fazer parte da própria rotina..

Na verdade, essas viagens eram geralmente monótonas. Dia após dia, o mar era a única e repetida novidade que se vislumbrava no horizonte. E, se bem que a monotonia fosse sinónimo de uma viagem sem problemas, tripulantes e passageiros procuravam quebrá-la das mais diversas formas, o que se compreenderá facilmente se nos lembrarmos que um percurso nestes navios demoraria , na melhor das hipóteses, sem alongadas calmarias e invernadas, cerca de seis meses - quase duzentos dias no mar...

Perante as dificuldades inerentes a uma viagem desta natureza, a saúde mental e psicológica dos viajantes dependia bastante dos momentos de diversão e entretenimento que ocorriam a bordo. Para os passageiros eles eram vitais, já que, se exceptuarmos as horas de sono, não tinham outras ocupações no navio. Em relação aos tripulantes o caso seria, teoricamente, menos grave pois como desempenhavam funções próprias, com quartos pré-estabelecidos, encontravam-se ocupados durante largos períodos do dia.

Os tempos livres a bordo eram preenchidos com diversas actividades. Muitos dos passageiros desocupados encontravam na aprendizagem da manobra do navio ou no conhecimento das estrelas uma boa forma de passar o tempo. Nisso podiam ser ajudados por elementos da tripulação, com quem, eventualmente, pudessem vir a estabelecer contactos mais próximos.

A leitura era também uma forma de ocupação. Poderia não ser dos passatempos mais difundidos, em face do número de analfabetos que viajava, mas a verdade é que, entre oficiais do navio, passageiros,

religiosos e mesmo marinheiros, muitos havia que sabiam ler. A propósito dos marinheiros, Pyrard de Laval salienta que muitos deles sabiam ler e escrever porque isso lhes era necessário para a arte de navegar (Laval, 1944, pág. 144).

Entre os livros mais apreciados, segundo V. M. Godinho, estariam os romances de cavalaria. Essa literatura era considerada de tal forma licenciosa que, por um decreto com data aproximada de 1560, ordenava-se aos religiosos que confiscassem tais volumes e que emprestassem, em troca, obras edificantes (Godinho, 1990, pág. 373).

Menos edificantes ainda eram alguns livros que por vezes circulavam nos navios - os "*livros desonestos*". Esses livros - "*conta um padre - «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*" (Sanceau, 1973, pág. 6).

A literatura aprovada pelos oficiais do navio e pelos sacerdotes era a de carácter religioso e moralista. Alguns padres liam frequentemente dessas obras em voz alta para uma assistência atenta - ouvir ler era também um passatempo - ou enquanto passeavam pelo navio, procurando assim atingir, em jeito de pregação, aqueles por quem passavam.

As cerimónias, festividades e demais actividades religiosas, de que falámos no capítulo anterior, acabavam também por funcionar como formas de ocupar os tempos livres. Por vezes até da doutrina se fazia um entretenimento, como mostra Éleine Sanceau: "*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*" (Sanceau, 1973, pág. 6).

A música e o canto constituíam também formas de diversão. Há notícia de cerimónias 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 remetida de Goa com data de 1551, conta que na nau em que viajou se ouvia, algumas vezes, "*música de cantigas profanas*". Quando isso acontecia, uns meninos orfãos que os missionários levavam para a Índia, apressavam-se "*a cantar outras mais honestas, e asi com o gosto do canto erão [os viajantes] constrangidos a deyxar cantigas que prejudicavão a suas almas e ouvir as cousas de Deus embuçadas debayxo daquelle canto*" (Rêgo, vol.V, 1951, pág. 67).

Os jogos - e particularmente os jogos de azar - ocupavam lugar de destaque entre as diversões a bordo. Não eram raros os casos de homens que perdiam, às cartas ou aos dados, tudo o que possuíam. Como

consequência, estes jogos acabavam geralmente em 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 7 de Abril de 1592, o rei é muito claro nas ordens que dá ao capitão: "*não consentireis que pessoa alguma jogue armas, vestidos e outras fazendas e jugandosse as mandareis pregar ao pe do mastro pera a todos ser notorio*" (Matos, 1975, págs. 72-73).

Contudo, na prática, havia grande dificuldade em impor essas normas. Os jogos de azar estavam enraizados nos hábitos das tripulações. Na impossibilidade de os impedir tentava-se controlá-los. O padre Arboleda, em carta redigida após chegada à Índia e com data de 13 de Janeiro de 1561, reconhece que "*ni todos pueden contemplar, ni sempre rezar*", e por isso, acrescenta, contentava-se "*con poder alcançar dellos que no jugassem, sino al triumpho, tablas o xadres*" (Rêgo, vol. VIII, 1952, pág. 281). Sete anos antes, outro jesuíta, o Pe. Diogo de Soveral, dava conta, em carta escrita de Goa, que no navio em que viajou quem jogasse "*fora de huma certa cantidade*" tinha de pagar uma multa de meio vintém. E refere ainda o caso de um homem que foi apanhado a jogar ao domingo de manhã e a quem o vice-rei - que viajava nessa nau - mandou "*deitar na bomba*" (Rêgo, vol. V, 1951, pág. 355).

Também o teatro desempenhava um importante papel enquanto forma de ocupação e distracção no quotidiano a bordo. Como diz Mário Martins, 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*" (Martins, 1973, pág. 61).

A primeira notícia da existência de representações teatrais nos navios da Carreira da Índia - independentemente de ser esta ou não a primeira vez que tal aconteceu - surge numa carta de um jesuíta redigida em Baçaim em 1574. O autor, Pe. Bartolomeu Vallone, dá-nos conta da exibição de vários autos a bordo da nau em que viajou - a Santa Bárbara. Durante a festa do Corpo de Deus - relata-nos ele - representou-se um diálogo em castelhano escrito por um outro sacerdote da Companhia de Jesus. Nesse auto, as personagens eram pastores que "*mostravam grande admiração pelo que viam na festa do Corpo de Deus*" e um anjo que lhes pregava a propósito desta festividade litúrgica (Martins, 1973, págs. 16 e 17).

Mas já anteriormente, na segunda-feira da oitava da Páscoa, tinha ocorrido uma representação de uma peça escrita em português pelo próprio Vallone onde entravam Maria Salomé, Maria Cléofas, Maria Madalena e alguns anjos. O autor não esconde o seu orgulho ao referir que, apesar do seu português não ser o melhor, o diálogo agradou aos espectadores.

Bartolomeu Vallone compôs ainda outras peças que foram representadas durante a viagem, nomeadamente uma comédia de Santa Bárbara e um diálogo do milagre de Nossa Senhora. 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*" (Martins, 1973, pág. 21).

Outros exemplos de representações teatrais nos navios da Carreira da Índia poderiam ser citados, como um auto sacramental intitulado *Tentações de Cristo no Deserto* que decorreu na nau Santiago, em 1585, durante uma procissão da festa do Corpo de Deus. A peça terminava com Cristo a sair vencedor e o diabo a ser lançado para o inferno - representado pelo fogão de bordo.

Não é possível afirmar a existência de cenários que contextualizassem as representações. Se os havia seriam, certamente, muito rudimentares. Mas a presença de carpinteiros e outros mesteirais nestas armadas poderá levar-nos a supor que, mais ou menos complexos e criativos, haveria objectos a decorar o improvisado espaço da representação.

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 nos membros da sua corte.

Existem testemunhos da ocorrência desta festividade - com tão profundas semelhanças com o Carnaval - nos navios que viajavam para a Índia. O holandês Jean Hugues de Linscot, ao relatar, em 1610, a viagem que fez para a Índia num navio português, fala da eleição de um imperador no dia de Pentecostes, que nesse ano ocorreu a 29 de Maio, com trocas de oficiais e um banquete que durou 3-4 dias (Linscot, 1610, pág.8). Também o missionário italiano Fúlvio de Gregori, escrevendo de Goa, em 1583, refere a aparatosa eleição, no navio que o transportou, de um menino como imperador na vigília de Pentecostes. Mário Martins, partindo desse documento, relata-nos a festa da seguinte forma: "*Vestiram-no depois ricamente e puseram-lhe 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 ceptro na mão, cercado pela respectiva corte, ouvindo-se entretanto as salvas de artilharia durante a a missa. A seguir veio o banquete, em que os fidalgos serviam o imperador. (...)Comerão depois os cortesãos do imperador e, por fim, serviram toda a gente ali embarcada, à volta de trezentas pessoas*" (Martins, 1973, págs. 39 e 40).

Outras actividades de carácter lúdico encontravam também lugar nestas longas viagens da Carreira da Índia. É o caso das touradas, ou, se preferirmos, simulações de touradas. Na obra *Itinerário e outros escritos*

inéditos, de Jerónimo Lobo, 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, contudo, se aproximarem em demasia "*com receo de seus dentes tam afiados, igoais e talhantes como se focem navalhas*" (Lobo, 1971, pág. 152). Por vezes estes "touro" voltavam ao mar com botijas atadas nas barbatanas. Viajantes descontraídos seguiam atentamente o esforço empreendido por tais peixes para irem ao fundo sem o conseguirem fazer.

Uma outra simulação de tourada é-nos relatada por Manuel Godinho Cardoso, na *Relação do Naufrágio da Nau Santiago* (1585). Por estranho que isso possa parecer, o caso ocorreu durante uma procissão no Dia do Corpo de Deus e teve como objectivo deixar o convés livre para o cortejo passar. O touro era representado por uma canastra e, no meio do entusiasmo, muitos subiam às antenas desocupando o caminho a percorrer pela procissão.

Por último, não podemos deixar de citar os leilões, frequentes a bordo. Após as pescarias, nomeadamente junto do Cabo da Boa Esperança, era hábito leiloar-se o primeiro pescado, que revertia, normalmente, para uma confraria ou obra pia. Jerónimo Lobo refere que "*sucedem muitas vezes comprar-se [o peixe] por muitas patacas em razão dos lanços que deitão*" (Lobo, 1971, pág. 177). O jesuíta Alberto Meçinski conta que na expedição de 1633, na qual viajou, o primeiro pescado foi comprado pelo piloto pela quantia de 5 cruzados... (Hambye, 1987, pág. 409).

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 (Domingues e Guerreiro, 1989, pág. 57).

Por vezes também a água e os alimentos eram leiloados. Isto acontecia quando estes bens começavam a rair, atingindo os seus preços, frequentemente, valores exorbitantes.

GRANDES E PEQUENOS DESAFIOS DO QUOTIDIANO

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 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 S. Tomé: "*entre as cobertas parecia que andavam todos os espiritos damnados com o estrondo das couzas 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 ultimo Juizo*" (Couto, pág. 149).

E se o perigo podia acontecer a qualquer hora, a noite potenciava os receios, como nos mostra o Pe. Manuel Álvares, embarcado na nau S. Paulo: "*Andamos com esta tromenta parece me q~dous dias e duas noites. As noites não parecião senão imagens do inferno*" (Álvares, 1948, pág. 18).

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 S. 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 por completo 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 encontrava-se D. Joana de Mendonça, uma 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. "*D. Joana vendo que lhe ficava a filha na não, a qual via estar no cóllo de sua ama, que de lá lha mostrava com grandes prantos e lastimas, foram tantas as mágoas e couzas que disse, que moveu a todos a chegarem à não e pedirem a menina à ama, dizendo-lhe que a amarasse a uma caça e a lançasse abaixo; o que ela não quiz fazer, dizendo que também a tomassem, senão que a não havia de entregar: e nunca a puderam persuadir a outra couza, por muito que sua senhora lho pediu com lagrimas e piedades que puderam mover um tigre, se tivera a criança em seus braços. E porque nisto houve detença e a moça estava emperrada, e a não dava uns balanços cruelissimos, foi forçado affastarem o batel porque se não metesse no fundo, o que foi com grande compaixão da triste mãe, que estava com os olhos na filha com aquella piedade com que todas se costumam pôr nos seus, que muito amam. E vendo que lhe era forçado deixal-a (...), virou as costas para a não, e pondo os olhos no céu, offereceu a Deus a tenra filha em sacrificio (...), pedindo a Deus misericordia para si, porque sua filha era innocente, e sabia que a tinha bem segura*" (Couto, 1903, págs. 151 e 152).

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 aquelles fidalgos consentiram, deixando a eleição d'ellas aos officiaes, que logo lançaram ao mar seis pessoas, que foram tomadas nos ares e lançadas nelle, onde foram submergidas das cruéis ondas sem mais apparecerem*" (Couto, 1903, pág. 154).

Devido às correntes e ao cansaço dos homens, que lhes retirava forças para remar, perto da meia noite o batel encontrava-se novamente junto da nau. Alguns marinheiros aproveitaram para ir à nau buscar armas e mantimentos. Regressaram pouco tempo depois "*sem trazerem a menina de D. Joanna, porque os mais d'estes homens são deshumanos e cruéis por natureza*" (Couto, 1903, pág. 155).

O silêncio do fundo do mar, guarda certamente muitos dramas como este. Mas deverá também esconder vários actos bem mais heróicos, como o do homem que, em 1528, junto às Canárias, ao sentir afundar-se o navio em que estava embarcado, se recusou a abandonar a mulher e as suas três filhas pequenas *"e não querendo abandonallas, nem as podendo salvar, abraçados todos, entregues à Misericórdia Divina, passarão à Eternidade!"* (Quintella, Iª parte, 3ª Memória, pág. 16).

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 (como, por exemplo, a obrigatoriedade da navegação em conserva, ou a recomendação de passar ao largo de zonas como a ilha de Santa Helena, local muito frequentado por navios holandeses e ingleses), vários foram os confrontos que não se puderam evitar.

O resultado destes embates era-nos muitas vezes desfavorável, devido à menor capacidade militar que os nossos navios apresentavam. Frei Nuno parte de Goa em 1622, na nau S. João Baptista que, segundo ele, era muito velha e tinha armas ineficazes. *"E não foi esta só a falta com que esta nau partiu de Goa, porque não trouxe munições nem pólvora bastantes para poder brigar, trazendo só 18 peças de artilharia, de mui pequena bala"* (cit. por Sérgio, vol. II, 1959, pág. 12). Atacada por duas embarcações holandesas, fica em muito mal estado e acaba por naufragar junto ao Cabo da Boa Esperança.

Por outro lado, o excesso e má arrumação da carga apresentavam-se como verdadeiros óbices nos confrontos com o inimigo. A nau Conceição, saída do Oriente a 1 de Março de 1621, é atacada por 17 navios turcos, já perto de Lisboa. João Carvalho de Mascarenhas lamenta-se: *"O estado em que tomaram a nau foi o pior que podia ser, porque todos os sete dias que se gastaram das ilhas [dos Açores] para a terra se não fez outra coisa mais que trazer fato e fardos, que estavam em baixo, para cima, porque nenhum homem vem na nau, que se traz alguma coisa da Índia, consinta que lhe fique debaixo da escotilha, porque (...) querem ver se podem passar o fato miúdo e escusar de pagar os excessivos direitos que pagam ficando debaixo da coberta. Por onde, os homens estavam cansados e desaperebidos; a nau estava até ao meio do mastro empachada e abalumada"* (cit. por Sérgio, vol. I, 1958, pág. 189). As consequências foram trágicas. Os turcos incendiaram o navio português, e as chamas rapidamente alastram, devido à carga: *"os primeiros pelouros de canhão levaram uma perna ao condestável, do que logo morreu. (...) Um mancebo que estava no castelo de proa, que havia sido alcaide, e, por não poder bolir-se, quando depois se pôs o fogo à nau morreu nela queimado vivo"* (cit. por Peres, vol. I, 1937, pág. 38).

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 a Santa Helena, ao passar pelo convés, *"arreventou 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"* (Sérgio, vol. I, 1958, pág. 184).

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"* (cit. por Sérgio, vol. I, 1958, pág. 253).

Por vezes os acidentes rodeavam-se de aspectos mais ou menos caricatos. Em 1649, um soldado da armada do galeão S. 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 porque de caminho levassem o capelão; porém, como não tiveram acordo para lhe mudarem os vestidos no batel, aquela mesma frialdade lhe extinguiu de sorte o calor natural, que, quando chegou ao galeão, já vinha desacordado"* (cit. por Sérgio, vol. I, 1958, pág. 253).

A faina de mastros era um dos momentos mais perigosos, sobretudo quando o mar ou o vento não estavam de feição. Normalmente, as quedas dos mastros tinham consequências fatais, quer a queda terminasse no convés, quer terminasse nas águas do Oceano. Mas houve situações em que, incredivelmente, os marinheiros sobreviviam: em 1562, na nau S. Filipe, um marinheiro caiu do mastro principal *"e da força que trouxe, rompeo onze degraos, por onde saem o guavea, e deu nas mesas de guarnição, que estão por fora da nao, em que quebrou hum pe e se pyzou todo. E das mesas caio no mar, onde amdou anadamdo quasi huma hora, ate que o tomarão"* (Rêgo, vol. IX, 1953, pág. 206).

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

Quirino da Fonseca relata-nos um outro tipo de acidentes a que estavam sujeitos todos os que desembarcavam dos navios nas diferentes escalas ao longo da viagem: *"Em 30 de abril [de 1596], chegou o navio [S. Pantalião] à ilha de Santa Helena, onde encontraram um moço da nau capitânia N. Sra. da Luz, que ali ficara extraviado desde o ano anterior em que esse navio fizera escala pela mesma ilha; como esta, era então desabitada, pode calcular-se que a situação desse antigo Robisson, não tivesse sido agradável"* (Fonseca, 1938, pág. XLII).

Um dos maiores cuidados a ter ao longo da viagem 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. Pantalião, saída de Lisboa em 1592: *"Tanto que partirdes deste porto ordenareis huma 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 tres horas depois de meio dia. E não consentireis que pessoa alguma de qualquer calidade que seja acenda candeia ainda que seja em a lanterna sem vosa licença"*(cit. por Matos,1975, pág. 69).

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 que surgissem por vezes os acidentes, como o que nos relata Sebastião Gonçalves, em carta de 1562: *"Day a dous dias, tivemos outro maior trabalho, que foi porque se acendeo o fogo na nao, de noite, depois de cantarem os gallos das capoeiras, porque se queimou huma lanterna de pao, por adormecer hum moço que a trazia. E começava ya o fogo a lavar, e todavia, apagou-se preste, por ser em parte que se podia ver, e a nao estava molhada, de hum chuveiro"* (Rêgo, vol. IX, 1953, pág. 59).

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 nao era noua e de boa vela, e nom ouve tormenta n'esta traueessa, se presumio que podia auer desastre de fogo"* (Correia, tomo II, 1923, pág. 361).

Os focos de incêndio podiam ser causados também pelo deficiente manuseamento do armamento. Em 1633, um bombardeiro *"querendo dar sinal a Nao capitania por ordem do Almirante, com hum fusil com fogo sobre a Varanda, a qual pegou fogo pera onde ouve grandes gritos e huma confusão horrenda de morte"* (cit. por Hambye, 1987, pág. 409).

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 huns 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?"* (cit. por Sérgio, vol. I, 1958, pág. 199).

A má qualidade das embarcações era um dos factores 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 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 dous anos que estava deitado na praia e já podre, que desta maneira se costumam aviar as naus nesta terra" (cit. por Sérgio, vol. II, 1959, pág. 12).

Esta situação estava intimamente relacionada com a corrupção e o desvio de verbas que, supostamente, deveriam ser utilizadas na conservação das embarcações. Diogo de Couto denuncia que *"todas estas náos andam a Deus misericórdia por pouparem quatro cruzados"* (Couto, 1903, pág. 146).

A má calafetagem dos navios, *"por somitiquice"*, permitia a fácil entrada de água no porão. As consequências eram, normalmente, desastrosas: a pimenta inchava e entupia as bombas, impedindo o normal escoamento da água (Sérgio, vol. I, 1958, pág. 228).

O deficiente carregamento das naus podia levar a situações mais ou menos inacreditáveis: navios que se afundam no porto de Goa, enquanto estão a ser carregados; embarcações que saem do Oriente "de lado", perante os olhares incrédulos dos que assistem a tão emocionante largada; naus que pouco tempo depois da partida, se vêem obrigadas a regressar ao porto, 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.

Os subornos e a corrupção não se faziam sentir só 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 escuros existentes, é-nos dado pela descrição de Pyrard de Laval: *"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 nêles; (...) 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 nosso mantimentos como se no-los houveram dado; e que se agora nos mandasse dar pão e água seria cercear outro tanto a ração dos marinheiros"* (Laval, vol. II, 1944, pág. 209).

A avidez dos responsáveis pela nau N. Sra. de Belém, que parte da Índia 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. Inclusivamente, *"hum marinheiro assistente à carga e arrumador da fazenda, depois da nao ir metendo de proa tão grande chorro e com tanto estrondo como se fosse a bica de huma fonte, ouviu e notou ajudando-se de huma candeia por ser o lugar escuro e escusso e para mayor certeza deu*

conta a outro seu companheiro que deu fee do mesmo. Não se atreveram porem a dizer nada, temendo a ira dos que hião interessados na partida da nao" (Lobo, 1971, pág. 533).

Eram frequentes os roubos durante o embarque. Laval afirma que *"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 e mercadoria para os roubar e despojarem, e ainda muitas vezes os aleijam e matam"* (Laval, vol. II, 1944, pág. 207).

Durante a travessia, os furtos continuavam, sobretudo de alimentos. Apesar das penas que implicavam castigos corporais para os ladrões, a noite era muito utilizada para este tipo de actividade ilícita.

Os conflitos abundavam, por vezes com desfechos violentos. Como afirmou Belchior Barreto, em 1551, *"quasi todos se pelejam ora huns ora outros"* (Rêgo, vol. V, 1951, pág. 68). 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. O Pe. João Baptista de Ribera, escreve em 1565, a propósito da viagem que fizera: *"Ao fogão hiamos muitas vezes, assim a fazer de comer, como a evitar muitas pelejas"* (Rêgo, vol. IX, 1953, pág. 210).

Já o Pe. Pêro Fernandes não parece ter sido muito bem sucedido no seu navio, no que diz respeito ao apaziguamento dos ânimos. De facto, na nau Santo António, em 1564, ele próprio afirma que *"hum homem honrrado recebeo huma grande cutilada pollo rosto"*, e *"outro homem, de pouca calidade, deu a outro soldado honrado huma ma facada, da qual, por ser em a ilharga, cuidavão que morresse"*; finalmente, *"hum homem honrrado, riquo, esta em grande maneira agravado de outro homem que ho havia espancado, sem rezão"* (Rêgo, vol. IX, 1953, págs. 336 e 337).

Curiosa é a justificação apresentada nas *Décadas da Ásia* para os abundantes desacatos acontecidos na armada de 1560: *"Como a gente da armada era muita e andava ociosa, começaram-se a atear em brigas huns cos outros e haver desafios particulares de feição que se mataram mais de cincoenta homens"* (cit. por Fonseca, 1926, pág. 353).

Não temos muitas informações de motins a bordo. No entanto, alguns existiram. Martim Afonso de Sousa escreve ao rei em 1534, dizendo que muita gente ia embarcada na sua nau 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. Mas mais significativo é o caso de um galeão que, em 1519 transportava *"dom Luiz de Gusmão, fidalgo castelhano, que andaua em Portugal omiziado, o qual embarquou comsigo muytos castelhanos seus conhecidos, logo detriminado pera na India se aleuantar"*. Na viagem parte-se o leme do navio, que rumo ao Brasil, onde os castelhanos se revoltam: *"foy morto o piloto e muytos dos portugueses, com que o castelhano com os seus fiqou poderoso, e teue modos desimulados com*

que tomou as armas aos portugueses, com que os prendeo em ferros, e matou e enforcou outros" (Correia, tomo II, 1923, pág. 575). O galeão regressa aos Açores, onde se dedica à pirataria. Daí segue para Castela.

Finalmente, há a referir os medos imaginários, ligados às superstições que perduram nas mentes dos que enfrentam o mar oceano. Apesar de o melhor conhecimento das zonas recém descobertas eliminar gradualmente muitas das crenças, não as faz desaparecer por completo. Por isso se afirma convictamente o aparecimento de um monstro no Brasil, em 1564, *"disforme tal qual nunca se viu (...) uma criatura que não era nem peixe nem animal" (Sanceau, 1957, págs. 112 e 113).*

Em 1600, vários são os marinheiros da Nau S. Simão que, durante uma tempestade, *" afirmaram, que uma tarde d'estas viram envoltos entre estas furiosas ondas muitos peixes muito grandes, com as cabeças fóra da água, de espantosas e medonhas figuras. D'onde colligiram claramente, que aquillo não eram peixes, senão diabos, porque nunca taes peixes, nem de taes figuras se viram no mar, nem em taes tempos de tormenta andam peixes sobre as ondas, antes fogem d'ellas e se vão abaixo, onde não sejam maltratados do quebrar dos mares" (Santos, 1892, pág. 363).*

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, 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 fermosa, 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" (cit. por Lanciani, 1992, pág. 110).*

O mesmo capitão, muito dado a este tipo de encontros, vislumbrou noutra ocasião um homem marinho, perto de Tenerife. Infelizmente, nenhum destes exóticos seres acabou ser capturado pelos visionários.

BIBLIOGRAFIA

1. FONTES

- ÁLVARES, Pe. Manuel- *Naufrágio da Nau "S. Paulo"*, separata do "Boletim Geral das Colónias", Lisboa, 1948.
BOCARRO, António- *Década XIII da História da Índia*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1876.
BRITO, Bernardo Gomes de (compilação de)- *História Trágico - Marítima*, Porto, Edições da 1ª Exposição Colonial Portuguesa - Edição Popular, s.d.
CAMÕES, Luís de- *Os Lusíadas*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1972.
CORREIA, Gaspar- *Lendas da Índia*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1922 (tomo I), 1923 (tomo II).
COUTO, Diogo de- *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, Lisboa, s.e., 1903.
FONSECA, Quirino da (compilação de)- *Diários da Navegação da Carreira da Índia nos Anos 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1938.
LAVAL, Francisco Pyrard de- *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, vols. 1 e 2, Porto, Livraria Civilização, 1944.

- LEITÃO, Humberto (introdução e notas de)- *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612)*, vol. I, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1957.
- LINSCOT, Jean Hugues de- *Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage es Indes Orientales*, Amsterdão, 1610.
- LOBO, Jerónimo- *Itinerário e outros Escritos Inéditos*, Barcelos, Livraria Civilização - Editora, "Biblioteca Histórica - Série Ultramarina", 1971.
- MONTEIRO, Joaquim Rebelo Vaz (notas de)- *Uma Viagem redonda da Carreira da Índia (1597-1598)*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1985.
- PATO, Bulhão (dir. de)- *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das monções*, Lisboa, Imprensa Nacional- Casa da Moeda, 1880 (tomo I), 1884 (tomo II), 1885 (tomo III), 1893 (tomo IV), 1935 (tomo V).
- PEREIRA, Duarte Pacheco- *Esmeraldo de Situ Orbis*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1988.
- PERES, Damião (selecção e anotações de)- *Viagens e Naufrágios Célebres dos Séculos XVI, XVII e XVIII*, Porto, s.e., 1937 (1º vol.), 1938 (2º, 3º e 4º vols.).
- RÊGO, António da Silva (compilação e notas de)- *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1947 (1º vol.), 1949 (2º vol.), 1950 (3º e 4º vols.), 1951 (5º e 6º vols.), 1952 (7º e 8º vols.), 1953 (9º e 10º vols.).
- RÊGO, António da Silva (direcção de)- *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1974 (6º vol.), 1975 (7º vol.), 1977 (8º vol.).
- SANCEAU, Elaine, (compilação e anotações de)- *Cartas de D. João de Castro*, s.l., Agência Geral do Ultramar. Divisão de Publicações e Biblioteca, 1954.
- SANTOS, Pe. João dos- *Ethiopia Oriental*, vol. 2, Lisboa, Mello d'Azevedo Editor, "Bibliotheca de Classicos Portuguezes", 1892.
- SÉRGIO, António (coordenação de)- *Naufrágios e Combates no Mar*, vol. I, Lisboa, Editorial Sul Limitada, 1958.
- VASCONCELLOS, José Augusto do Amaral Frazão de (anotações de)- *Diário da Navegação da "Nau S. Francisco" de Goa para Lisboa em 1600-1601*, separata dos "Anais", vol. VIII, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1944.
- VELHO, Álvaro- *Relação da Viagem de Vasco da Gama*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989.

2. BIBLIOGRAFIA SECUNDÁRIA

- AZEVEDO, Maria de Fátima Ferros de- *Uma Viagem da Índia para o Reino em 1605-1607. As Relações inéditas de Nicolau de Orta Coelho e de Antão de Mesquita*, dissertação para a licenciatura em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1964.
- CARVALHO, Sebastião José de- "Organização dos Serviços Clínicos e Hospitalares dos Portugueses no Ultramar nos Séculos XVI e XVII", in *I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo*, 2ª secção- Oriente, Lisboa, 1938, págs. 251 a 289.
- DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio- "Viver a Bordo", in *Oceanos*, nº 2, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Outubro de 1989, págs. 36 a 63.
- DOMINGUES, Francisco Contente- "Navios e Marinheiros", in *Lisboa e os Descobrimentos. 1415-1580: a Invenção do Mundo pelos Navegadores Portugueses*, Lisboa, Terramar, 1992, págs. 49 a 65.
- FONSECA, Quirino da- *Os Portugueses no Mar. Memórias Históricas e Arqueológicas das naus de Portugal*.
- FRADA, João José Lúcio- "História, Medicina e Descobrimentos Portugueses", in *Revista do ICALP*, Lisboa, ICALP, nº18, Dezembro de 1989.
- FRUTUOSO, Eduardo Jorge Miranda; GUINOTE, Paulo Jorge Alves; LOPES, António Manuel Barreto- *A Caravela e as Condições de Navegação na Época dos Descobrimentos*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1993.
- GODINHO, V. Magalhães- *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar (séculos XIII-XVIII)*, Lisboa, DIFEL, 1990.
- GUIMARÃES, Luís José de Pina- *A Medicina Embarcada nos Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Arquivo Histórico de Portugal, 1940.
- HAMBYE S.J., Fr. E. R.- "A Typical Voyage Lisbon - Goa in 1633" in *Vice-Almirante A. Teixeira da Mota - In Memoriam*, vol. I, Lisboa, Academia de Marinha / Instituto de Investigação Científica Tropical, 1987, págs. 405 a 413.
- LANCIANI, Giulia- "Uma História Trágico-Marítima", in Carlos Araújo (dir. de)- *Lisboa e os Descobrimentos. 1415-1580: a Invenção do Mundo pelos Navegadores Portugueses*, Lisboa, Terramar, 1992, págs. 85 a 112.
- LANCIANI, Giulia- *Os Relatos de Naufrágios na Literatura Portuguesa*, s.l., Instituto da Cultura Portuguesa, "Biblioteca Breve, 41", 1979.
- MARTINS, S. J. Mário- *Teatro Quinhentista nas Naus da Índia*, Lisboa, Edições Brotéria, 1973.
- MATOS, Artur Teodoro de- *Subsídios para a História da Carreira da Índia. Documentos da Nau S. Pantaleão (1592)*, separata do "Boletim do Arquivo Histórico Militar", 45º vol., Lisboa,
- MATOS, Artur Teodoro de- "Novas Fontes para a História da Carreira da Índia: os Livros das Naus S. Roque e Nossa Senhora da Conceição (1602-1603)", in *STVDIA*, Nº 48, Lisboa, Ministério da Educação, Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1989, págs. 337 a 352.
- MENEZES, José de Vasconcellos e- *Armadas Portuguesas. De Meados do Século XIV a Meados do Século XVI. Alimentação e Abastecimento*, Lisboa, Editorial Resistência, 1980.
- MENEZES, José de Vasconcellos e- *Armadas portuguesas. Apontamentos sobre Alimentação; e Alguns Géneros para Dieta dos Doentes nas Armadas e Fortalezas do Século XVI*, separata da "Revista Portuguesa de Medicina Militar", vol. 31, nº 4, Lisboa, 1983.

- MENEZES, José de Vasconcellos e- *Medidas Sanitárias ao Tempo de D. Afonso V e de D. João II*, Lisboa, Academia de Marinha, 1985.
- MENEZES, José de Vasconcellos e- *Armadas Portuguesas (Séculos XV e XVI). Abastecimento e Alimentação*, separata do "Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa", Lisboa, Julho-Dezembro de 1986.
- MENEZES, José de Vasconcellos e- *Armadas Portuguesas: Apoio Sanitário na Nossa Marinha de Outrora*, Lisboa, Academia de Marinha, 1987.
- PEREIRA, Armando da Câmara- *Ciência e Mito nos Descobrimentos (Ensaio Iconológico sobre Cosmografia e Cartografia)*, s.l., Secretaria Regional de Educação e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1990.
- QUINTELLA, Ignacio da Costa- *Annaes da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1975.
- SANCEAU, Élane- *Casos e Curiosidades*, Porto, Livraria Civilização-Editora, "Peregrina, 17", 1957.
- SANCEAU, Élane- "A Vida a Bordo de uma Nau Quinhentista", in *Revista de marinha*, nº 2 - 2ª série, Porto, 23 de Fevereiro de 1973, págs. 3 a 7.
- SILVA, José Manuel Azevedo e- "Os Navios que Descobriram o Mundo e a Vida a Bordo", in *HOMEM*, Amadeu Carvalho (coordenação de)- *Descobrimentos, Expansão e Identidade Nacional*, Coimbra, Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras, Instituto de História e Teoria das Idéias, 1992, págs. 99 a 116.
- SILVEIRA, Carlos; SILVEIRA, Maria Cristina- *As Boticas nas Naus de Quinhentos*, s.l., Edições Lisfarma, 1967.
- VASCONCELOS, Frazão de- *A Primeira missa no Mar*, separata dos "Anais de Marinha", Lisboa, 1993.
- WICKI, José- *As Relações de Viagem dos Jesuítas Missionários na Carreira das Naus da Índia no Século XVI*, II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Lisboa, 1980.

Citation Information:

Antonio Lopes e Eduardo Frutuoso,
2003, *India Route: A vida a bordo nas naus da Carreira da Índia*, World Wide Web, URL,
<http://nautarch.tamu.edu/shiplab/>, Nautical Archaeology Program, Texas A&M University

