

REVISTA DE HISTÓRIA DAS IDEIAS 14

# DESCOBRIMENTOS, EXPANSÃO E IDENTIDADE NACIONAL



INSTITUTO DE HISTÓRIA E TEORIA DAS IDEIAS  
FACULDADE DE LETRAS

COIMBRA 1992

## OS NAVIOS QUE DESCOBRIRAM O MUNDO E A VIDA A BORDO

Para compreendermos o processo e o sucesso do grande movimento colectivo da gesta dos descobrimentos marítimos, é preciso ter na devida conta os meios de que os homens dispunham e aqueles que foi preciso aperfeiçoar e inventar.

A tecnologia náutica utilizada no Mediterrâneo e no Mar do Norte ou na ligação destes dois complexos geo-históricos em navegação de costa à vista não satisfazia as exigências colocadas por uma navegação atlântica bordejando a África rumo ao sul, com regresso pelo caminho inverso ou pelo mar alto.

Coube aos portugueses de Quatrocentos e de Quinhentos criar essa tecnologia, a qual foi sendo concebida, através de um processo dialéctico que os homens estabeleceram com o mar, isto é, criavam-se os meios para se ir mais além, mas esse ir mais além suscitava a necessidade de novos meios para vencer uma nova etapa, e assim sucessivamente. Por outras palavras: a cada dificuldade que ia surgindo, crivam-se os meios para a vencer.

Quanto a nós, o grande mérito dos homens dos Descobrimentos está nessa atitude positiva de não soçobrar perante as dificuldades, perante cada dificuldade, e, ao contrário, num processo aturado, perseverante, sistemático, inventar os meios materiais e mentais para vencer essas dificuldades.

Foi, sem dúvida, por falta desses meios, ou melhor, por saírem para o Atlântico Sul com tecnologia náutica do Mediterrâneo que fracassaram as tentativas dos genoveses irmãos Vivaldi, em 1291, e do maiorquino Jaime Ferrer, em 1346. \*

\* Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

Com *Escola de Sagres* ou sem *Escola de Sagres* no período henriquino, com *Junta de Matemáticos* ou sem ela no tempo de D. João II, o certo é que a aprendizagem fez-se. E a principal escola foi, de facto, o mar, a observação directa, a imaginação criadora, a experiência vivida a bordo em cada dia, dia e noite.

### 1. Os meios técnicos materiais e as ferramentas mentais

Claro que as inúmeras e variadas informações colhidas no mar eram transmitidas aos responsáveis e aos teóricos que, com base nelas, concebiam e promoviam a construção dos meios técnicos materiais e mentais necessários à prossecução da empresa.

Como instrumentos materiais, podem citar-se:

- a bússola ou agulha de marear
- o astrolábio náutico
- o quadrante náutico
- a balestilha
- a cartografia
- os navios.

Entre as ferramentas mentais que, no fundo, constituíam um conjunto de regras para operar com os instrumentos materiais, podem apontar-se:

- os almanaques
- os roteiros
- os tratados (*Tratado da Esfera, Tratado da Agulha de Marear, Tratado da Fábrica das Naus*)
- os guias náuticos (folhetos dispersos sobre assuntos náuticos diversos que mais tarde foram condensados nos chamados *Livros de Marinharia*, dos quais ficou célebre o *Livro de Marinharia de João de Lisboa*)
- a *Toleta de Marteloio*, substituída depois com vantagem pelo *Regimento das Léguas*
- os regimentos (*Regimento da Polar ou do Norte, Regimento do Cruzeiro do Sul, Regimento do Astrolábio, Regimento do Quadrante, Regimento da Agulha, Regimento das Marés, Regimento do Sol*) e as respectivas *Tábuas de Declinação Solar*, anuais primeiro, quadrienais depois.

A grande aventura humana das *Descobertas Marítimas* não foi, pois, uma aventura louca e sim um processo cuidadosamente organizado. Isso mesmo nos é confirmado pelo insuspeito Pedro Nunes, no seu célebre *Tratado em Defensam da Carta de Marear*. Retenha-se o seu

pensamento expresso nas seguintes palavras: — "Ora, manifesto he que estes descubrimentos de costas, ylhas e terras firmes, nam se fizeram indo a acertar, mas partiam os nossos mareantes muy ensinados e providos de estormentos e regras de astrologia e geometria que sam as cousas que os Cosmographos ham de andar apercebidos..." 0).

Como muito bem escreveu Henrique Lopes de Mendonça, "na arte de navegar repousa o primeiro fundamento da nossa glória. O navio é, pois, o primeiro elemento de estudo para quem pretende traçar a história d'essa epocha" (2).

Porque sem embarcações não há navegação, e porque o "discurso" das imagens é, por vezes, mais eloquente que o das palavras, vamos passar a ver, através dos diapositivos que preparámos, alguns dos modelos dos navios que descobriram o mundo. Acompanharemos, obviamente, as imagens com alguns comentários.

## 2. Os navios que descobriram o mundo

A faina piscatória é tradicionalmente apontada como o primeiro laboratório de ensaio da ciência náutica dos portugueses e gérmen da sua vocação marítima. Como testemunho desse esforço de aperfeiçoamento tecnológico no domínio da construção de embarcações, chegaram até nós alguns modelos de barcos, dentre os quais destacamos o *varino* do Tejo, a *culé* do Tejo, a *muleta* do Seixal, a *barca* de Sesimbra, o *batel* de Sesimbra, o *barco poveiro* da Póvoa de Varzim e a *caravela (barca?) pescareza*.

Este último tipo de navio foi incontestavelmente usado pelos portugueses na pesca.

Jaime Cortesão, porém, chamou a atenção para o facto de o contacto dos portugueses com o mar, nos séculos XIII e XIV, se fazer não só por via da pesca, mas também da intensa actividade mercantil, lançando em barcos próprios nos circuitos comerciais que ligavam o

0) *Tratado em defensam da carta de marear*, de Pedro Nunes, reproduction fac-similé de l'exemplaire appartenant à la Bibliothèque du Duc de Brunswick à Wolfenbüttel, Édition de 1537, Lisbonne, par Joaquim Bensaude, Berne, Max Drechsel, 1915, pp. 117-118

(2) Henrique Lopes de Mendonça, *Estudos sobre navios Portugueses nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1892, p.4.

complexo mediterrânico ao do Mar do Norte e vice-versa os produtos da terra e do mar. Assim se compreende a função da *carraca* portuguesa.

### Carraca

Navio de origem mediterrânica, de grande calado, com *boca* um pouco mais larga que a da nau, mas como ela arvorando pano redondo, a *carraca* era essencialmente um barco mercantil ou de carga e daí o seu nome ligado à etimologia latina do verbo "*carricare*" (carregar). Ao contrário do que o sufixo parece indicar, *carração* é uma carraca pequena <sup>(3)</sup>.

### Caravela

Embora não haja completo acordo entre os historiadores da arqueologia naval sobre a origem e mesmo sobre certas características da *caravela* (nome etimologicamente enraizado no vocábulo do baixo latim "*carabus*"?; diminutivo de *caravo* árabe?;...) do que não há dúvidas é que foi enorme a sua evolução, durante os séculos XV e XVI. Há uma grande diferença entre uma *caravela latina* de dois mastros e uma *caravela redonda* (com velame latino e redondo) de quatro mastros. Mas, quer uma quer outra, dispunham de uma característica comum: a capacidade de navegar à bolina.

Se a nau e o galeão foram os navios de transporte da Rota das Índias, a *caravela* foi, por excelência, o navio de descobrimento e devassa dos oceanos, particularmente do Atlântico.

Morfológicamente longilínea, de *casco* em *IV*, com *leme axial*, com dois ou três *mastros*, suportando *longas vergas* que armavam *velas latinas* (triangulares), chegando mesmo, no caso da caravela redonda, a ter quatro mastros (em que o da proa armava grande vela redonda de que deriva o seu nome), a *caravela* é um barco de pequeno calado (cerca de 50 tonéis), mas seguro, veloz e de grande mobilidade, características que lhe permitem *bolinar*, isto é (e aqui está o "*milagre*"), navegar aproveitando ventos contrários.

Se tivéssemos que definir "psicologicamente" a caravela, diríamos que estamos perante uma "personagem" atrevida, astuta, corajosa e abnegada.

Quando, no século XV, os portugueses perseveraram em bordejar a África, depararam com ventos gerais e constantes que no

<sup>(3)</sup> *Ibidem*, pp. 18-21.

Atlântico Norte facilitavam a ida mas dificultavam o regresso (ventos alíseos de nordeste) e no Atlântico Sul facilitavam o regresso mas dificultavam a ida (ventos alíseos de sueste). Ora, a "domesticação" desses ventos só foi possível pela utilização de processos e de técnicas que os portugueses tiveram que inventar e a caravela foi, sem dúvida, o principal desses inventos.

A *caravela* permite, pois, uma navegação em todas as direcções e, possibilitando rasgar os grandes mares, tornou-se, naturalmente, em símbolo dos Descobrimentos.

Henrique Lopes de Mendonça, oficial da Marinha Portuguesa, historiador da náutica, dramaturgo, ensaísta e poeta (autor da poesia do Hino Nacional, outro símbolo nascido de outro movimento colectivo) escreveu no seu livro, *Estudos sobre navios portugueses dos séculos XV e XVI*, um belo trecho, definidor do carácter simbólico da caravela. Diz ele, a concluir a obra: — "Se algum dia a língua portuguesa se sumisse no pélagos das tradições obscuras, a palavra caravela seria bastante para recordar à humanidade a história de um pequeno povo, empenhando esforços de gigante para o descobrimento do mundo" (4).

#### Nau

Na Idade Média, o termo nau aparece quase sempre com o significado genérico de navio e só nos séculos XV e XVI virá a ser atribuído a um tipo de embarcação de grande porte, com *casco* bojudo em forma de "U", altos *castelos* à proa e à popa, armando *aparelho* redondo nos mastros *grande* e do *traquete* e triangular no da mezena (exemplo: a nau S. Gabriel de Vasco da Gama). Armava ainda no *gurupés* uma vela redonda — a *cevadeira* — e, por vezes, uma outra denominada *contra-cevadeira*. As naus de Vasco da Gama teriam uma capacidade máxima de 100 tonéis e menos de 1.000 homens a bordo, mas durante o século XVI, as naus da Índia atingiram ou ultrapassaram mesmo os 1.000 tonéis e uma lotação de mais de 500 homens (em 1565, uma nau transportou 650 homens) (5).

#### Nau taforeia

A *nau taforeia* foi concebida pelos portugueses, no tempo de D. João II, para transportar cavalos do Reino para as praças do Norte de África, vindo a ser utilizada, depois da conquista de Ormuz por

(4) *Ibidem*, pp. 40-75.

(5) *Ibidem*, pp. 5-11.

Albuquerque, no transporte dos célebres cavalos persas para a Índia, comércio que se revelou altamente rentável.

De estrutura e velame idêntico à nau vulgar, distinguia-se dela por ter à ré, num dos bordos, uma porta à qual se ligava uma *ponte* que facilitava o embarque e desembarque dos referidos equídeos e também pelas suas disposições internas com *cavaliças*, *escotilhas* e espaços nos *porões* para acondicionar as provisões de palha, feno, fava, etc.

A *nau taforeia* foi também utilizada como navio de guerra (6).

### Galeão

Etimologicamente derivado da galé, o *galeão português* do século XVI pouco ou nada tem a ver com aquele navio mediterrânico e assemelha-se bastante com a nau, a ponto de certos autores coevos por vezes os confundirem. Uma das suas principais características estava na mastreação: além do *gurupés*, aparelhava o do *traquete*, o *grande*, o *artimão* (mezena) e o *contra-artimão* (contramezena), com velame redondo nos dois de vante e latino nos dois de ré. Com duas ou três *cobertas*, a sua tonelagem tendeu a aumentar ao longo da era de Quinhentos, começando por rondar os 100 tonéis e ultrapassando os 1.000 nos finais da centúria (7).

### 3. A vida a bordo

Para termos uma ideia de como seria a vida a bordo nos navios portugueses de Quatrocentos e de Quinhentos precisamos, antes de mais, de saber quem eram os viajantes.

Como facilmente se compreenderá, a vida a bordo não era igual para todos; dependia da função e da posição social de cada um na estrutura de cada um dos quatro corpos que compunham o conjunto dos viajantes: a tripulação, a guarnição militar, os serviços de apoio e os passageiros.

A estrutura da tripulação variava consoante o tipo de viagem. Nas viagens de descobrimento da costa africana, a tripulação de uma caravela era composta pelo capitão, pelo piloto e por algumas dezenas de marinheiros e grumetes. A bordo seguia também um capelão e

(6) *Ibidem*, pp. 23-25.

(7) *Ibidem*, pp. 25-31.

um ou outro mercador. Mas a estrutura da tripulação dos navios da Carreira da Índia complexificou-se. Um navio de tonelagem média tinha por tripulantes, além do capitão, o piloto, o sota-piloto, o mestre (responsável pelos marinheiros), o contra-mestre, o guardião (responsável pelos grumetes), dois trinqueiros (encarregados de cuidar e reparar a cordoalha e o velame), cerca de 60 marinheiros e 70 grumetes.

A guarnição militar era igualmente chefiada pelo capitão, sob as ordens do qual estavam o condestável, responsável pela acção de cerca de 25 bombardeiros e alguns soldados.

Entre os serviços de apoio, também sob a superintendência do capitão, seguiam um capelão, alguns religiosos, um escrivão, um meirinho ou alcaide, quatro pagens, dois despenseiros e um ou dois artífices de cada um dos ofícios necessários a bordo, a saber: cirurgiões, boticários, barbeiros, carpinteiros, tanoeiros e calafates.

O conjunto dos três corpos que asseguravam o serviço de um navio de tonelagem média rondava, pois, os 200 homens e os passageiros deviam atingir um número idêntico ou ligeiramente superior, o que significa que cada navio da Carreira da Índia transportava em média 400 a 500 pessoas<sup>(8)</sup>.

É evidente que cada um destes corpos e mesmo cada um dos seus membros tinha a bordo modos de vida bem diferenciados, consoante a sua função e a sua posição económico-social. Uma coisa, porém, era comum, porque vital (o que não quer dizer que fosse igual): a alimentação. Daí a importância das questões relacionadas com a quantidade e qualidade do abastecimento.

### 3.1 *A alimentação e os problemas do abastecimento*

Quanto aos géneros alimentares, temos conhecimento do embarque no Reino de biscoito, pão, cereais para fazer pão a bordo, carne salgada e fumada, sebo, queijo, manteiga, peixe seco e salgado, vinho, água-pé, vinagre, azeite, água, sal, passas, figos secos, ameixas secas, marmelada, açúcar, mel e várias espécies de fruta natural<sup>(9)</sup>.

<sup>(8)</sup> Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, *A vida a bordo na Carreira da Índia (século XVI)*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988 (Série Separatas, n.º 198), pp. 198-205.

O José Vasconcelos e Meneses, *Armadas Portuguesas. Alimentação e abastecimento*, Lisboa, Editorial Resistência, 1980; Francisco Contente Domingues e outro, *ob. cit.*, pp. 205-211.



Por vezes, os navios iam completar a sua provisão de víveres à ilha da Madeira "porque avya hy grande abastança de mantimentos" (10 \*). Segundo a informação colhida em um documento de 1446, "era cousa acostumada a todollos navyos que o iffante mandava, quando partyam deste regno, irem primeiramente aa ilha da Madeira, pera receberem suas bitalhas" (11).

Não obstante os graves problemas de higiene causados a bordo, eram também embarcados no Reino e nos possíveis pontos de reabastecimento animais vivos (suínos, ovinos e caprinos) e aves de capoeira (galos, galinhas e frangos). E sempre que era possível acostar, fazia-se a *aguada* e tentava-se o *refresco*, quer caçando e resgatando animais, quer colhendo ou adquirindo frutas e legumes frescos. E aproveitavam-se geralmente estas paragens para pescar. Nas viagens realizadas por Cadamosto e seus companheiros aos mares da Guiné, ao chegarem a uma ilha de Cabo Verde "não acharam aguada, mas pescaram muito peixe" e, na ilha de Santiago, renovaram a aguada e apanharam "grandes tartarugas, cuja carne era tão branca, como a vitella, e de optimo gosto, e por isso salgarão muitas para a viagem; e o peixe era inumerável, alguns de especies novas, e muito saborosos" (12). E nas costas da África Austral realizavam-se, por vezes, grandes pescarias.

Importante era também a provisão da lenha e carvão para a confecção dos alimentos e a protecção contra o frio.

Vejamos agora as quantidades dos principais mantimentos. Um documento datável dos princípios do século XVI dá para a tripulação de 31 homens de uma caravela, para cada mês, a seguinte relação (13):

<i>Biscoito</i>	— 707 quilos
<i>carne</i>	— 331 »
<i>vinho</i>	— 1460 litros
<i>vinagre</i>	— 62 »
<i>azeite</i>	— 31 »
<i>pescadas</i>	— 77 unidades

(10) *Monumenta Henricina*, vol. VIII, doc. 202, ano de 1445.

(11) *Monumenta Henricina*, vol. IX, doc. 117.

(12) José Vasconcelos e Meneses, *ob. cit.*, p. 16.

(13) *Ibidem*, p. 25.

Temos, pois, como ração diária para cada homem:

*biscoito* — 760 gramas  
*carne* — 356 »  
*vinho* — 1,5 litros  
*vinagre* — 0,6 »  
*azeite* — 0,3 »  
*pescada* — uma posta de quase 0,1 de cada peixe.

A distribuição do biscoito, da água e do vinho era diária, mas a dos restantes géneros podia ser semanal ou mensal. E não havia cozinheiro nem caldeira comum. Cada qual cozinhava para si.

Como vimos, a provisão de alimentos era meticulosamente calculada em função do número de pessoas a embarcar e da previsível duração da viagem. Apesar disso, a deterioração dos mantimentos, a maior duração da viagem do que a prevista e a existência de mais gente a bordo do que a registada no alardo levou, não raras vezes, a que as provisões faltassem a bordo ou se esgotassem completamente, como nos é testemunhado na xácara da *Nau Catrineta* <sup>(H)</sup>:

"Passava mais de ano e dia  
Que iam na volta do mar,  
Já não tinham que comer,  
Já não tinham que manjar.  
Deitaram solas de molho  
Para o outro dia jantar,  
Mas a sola era tão rija  
Que a não puderam tragar".

Além dos alimentos da regra a cargo do despenseiro, quem podia levava provisões ou dinheiro para as comprar a bordo, onde chegavam a atingir preços exorbitantes. Em 1567, o padre Domingos Álvares informava que, vinte dias após a partida de Lisboa, já se vendia em pregão o almude de água a 48 réis; e o púcaro dela atingiu a bordo preços altíssimos. Uma galinha chegou a vender-se por 500 maravedis e por 1.000 réis; uma pescada que não valia mais que uma pataca foi leiloadada por vinte patacas <sup>(15)</sup>.

<sup>(14)</sup> Recolhida por Almeida Garrett, in *Romanceiro (A Nau Catrineta)*.

<sup>(15)</sup> Francisco Contente Domingues e outro, *ob. cit.*, pp. 206, 207 e 221.

### 3.2 O apoio sanitário

Perante as difíceis condições de vida a bordo, motivadas, nomeadamente, por insuficiência ou deficiência alimentar, por falta de higiene, pela forte concentração de gente num espaço limitado, por agressões climáticas e pelo próprio balancear dos navios, é óbvio que as pessoas em viagem marítima corriam riscos acrescidos de saúde e de vida. As doenças mais comuns a bordo eram as náuseas, as enxaquecas, o escorbuto, a peste, as doenças intestinais e pulmonares.

É, pois, natural que na organização das viagens marítimas se tivesse a preocupação de não descuidar os meios de apoio aos doentes. Embora escasseiem os dados a este respeito, sabe-se que na embarcação que conduzia os vice-reis e governadores da Índia seguia um físico e é de crer que o mesmo acontecia na nau "capitaina" das armadas. E em cada navio iam, como atrás se disse, cirurgiões, barbeiros e boticários. E os religiosos a bordo tomavam geralmente a seu cargo os cuidados de enfermagem.

A terapêutica adoptada, nos casos mais graves, assentava nas tradicionais sangrias e purgas conjugadas com uma alimentação mais adequada e na aplicação, consoante os casos patológicos, de variadíssimas drogas e mezinhas. Pela relação desses produtos comprados ao boticário João Vernal, sabe-se hoje que a frota de Femão de Magalhães dispunha de uma excelente botica de bordo, provida de tudo o que melhor havia na farmacopeia da época, composta de 65 espécies de produtos medicinais, a saber <sup>(16)</sup>:

#### Aguas:

*água de borragem* — para cólicas

*água de almeirões* — laxativo

*água de língua de boi* — anti-peçonhento

*água de funcho* — digestivo e carminativo

*água de endívia* — hepático

*água de serralha* — adstringente e antiflogístico

*água de alcoela* — desintoxicante

#### Ungentos:

*diacimino* — para resfriamentos e carminativo

<sup>(16)</sup> José Vasconcelos e Meneses, *Armadas Portuguesas. Boticas e Boticários de Além-Mar*, Lisboa, Editorial Resistência, 1981, pp. 40-50.

*ungüento confortativo* — reconfortante do estômago  
*diacatolicão* — purgante suave  
*sumo de rosas*  
*diarrodão?* — digestivo  
*diafênico* — febres, gastralgias e cólicas  
*teriaga* — contraveneno  
*beneditina* — cefaleias, pneumonias, rins e reumatismo  
*terebentina*  
*manteiga de vaca* — lenitivo  
*unguento marciato* — espécie de panaceia  
*unguento rosado* — hemorroidas e artrites  
*unguento apostolorum* — cicatrizante  
*unguento basilicão* — para os furúnculos  
*unguento ressuntivo*  
*geropiga?* — bebida alcoólica medicinal  
*diacartamo* — purgativo  
*unguento desopilativo* — para o fígado?  
*unguento aromático rosado*  
*unguento branco* — queimaduras e comichões  
*unguento agripa* — diurético e analgésico  
*dialtea* — resfriado e dores do peito  
*diaprunis* — lenitivo  
*miclete* — adstringente para hemorroidas e desinterias  
*dialaca* — diurético e digestivo  
*unguento de minio* — refrigerante e secante  
*unguento sandalino*

Azeites:

*azeite rosado*  
*azeite de neldo* — estimulante  
*azeite de alcaparras* — obstrução do baço  
*azeite de almaciga* — resolutivo e sedativo  
*azeite de incenso*  
*azeite de mançanilha*

Drogas diversas:

*açúcar rosado* — reconfortante  
*mel rosado* — reconfortante  
*alúmen*  
*incenso* — adstringente e sudorífero  
*oro pimienta* (trisulfeto de arsénio) — cáustico

*zarcão* — sicativo  
*bolarménico* — absorvente e adstringente  
*mirabolano* — evacuante  
*almartaga*  
*alvaiade*  
*cardenilo* (verdete) — sicativo e cáustico  
*pildoras*  
*almacega*  
*pós pã miembro?*  
*grasa*  
*atritia*  
*azogue* (mercúrio)  
*pós de amargar itão* — fortificante  
*pós restativos* (restrictivos?) — hemorragias  
*canafistula* — purgativo  
*rossas*  
*violetas*  
*niel rosado*  
*xarope de alcaçuz*  
*oximel simples* — laxativo suave.

Ja em 1446 o navegador Álvaro Fernandes, sobrinho de João Gonçalves Zarco que lhe armou uma caravela com a qual atingiu o rio Tabite, 110 léguas a sul do Cabo Verde, levou a bordo *teriaga*, um dos unguentos que, como vimos, viria a fazer parte da botica de bordo de Fernão de Magalhães, feito de uma mistura de cerca de 60 elementos e, portanto, sem a mínima possibilidade de ser manuseado a bordo. Com este unguento untou Álvaro Fernandes uma perna, atingida por uma seta venenosa, lançada pelos negros.

Vejamos a passagem em que Azurara relata a facto: "(...), huu daquelles guinéus fez huu tiro contra elle e acertousse de dar com a frecha a Alvaro Fernandez, per a perna; mas, porque elle era ja avisado de sua peçonha, tirou aquella frecha muy to asinha e fez lavar a chaga com ourina e azeite, desy huntouha muyto bem com teriaga e prouve a Deus que lhe aproveitou, como quer que sua saude passasse per gram trabalho, ca certos dyas esteve em passo de morte" (17).

É perfeitamente admissível que a bordo da caravela de Álvaro

(17) Gomes Eanes de Azurara, *Crónica dos Feitos da Guiné*, cap. LXXXVII, in *Monumenta Henricina*, vol. IX, p. 149.

Fernandes não fosse apenas teriaga e sim outros fármacos, constituindo uma botica de bordo. E é igualmente legítimo supor-se que, por regra, nos navios que descobriram o mundo e cruzaram os mares nos séculos XV e XVI não faltaria a botica de bordo.

### 3.3 A ocupação dos tempos livres

Se a vida quotidiana dos elementos da tripulação estava em boa parte preenchida pelos *quartos de serviço da marinharia*, pelas refeições e pelo necessário repouso, se os agentes do corpo dos serviços de apoio também tinham as suas tarefas específicas a desempenhar, o serviço do corpo da guarnição militar, fora do tempo dos combates, resumia-se aos *quartos de sentinela*, pelo que os seus membros dispunham de bastante tempo livre. E os passageiros estavam condenados à mais completa e penosa ociosidade. É que, em boa verdade, nada é mais cansativo do que nada ter que fazer.

Como era passado a bordo tanto tempo livre?

A distração mais frequente eram os jogos de sorte ou azar. Embora o jogo, fonte de distúrbios, imprecações e injúrias, fosse proibido a bordo, acabava por ser tolerado, visto ser considerado necessário ao equilíbrio psicológico dos viajantes (18).

Outra distração era a preparação e representação de teatro a bordo de alguns navios da Carreira da Índia. Concretamente, em 1574, foi representado a bordo da nau "Santa Bárbara" um auto sacramental pela festa do Corpo de Deus e uma comédia sobre o *Martírio de Santa Bárbara*; em 1583, a bordo da nau "S. Francisco", foram representadas três ou quatro peças de teatro, uma das quais sobre a *Vida e Morte de S. João Baptista*; na nau "Santiago", em 1585, representou-se o auto sacramental *Tentações de Cristo no Deserto*, integrado na procissão do Corpo de Deus. No final do cortejo processional, foi atirado um boneco ao forno, simbolizando o lançar do demónio nas chamas do Inferno (19). É que a Cruz de Cristo arvorada nas velas não impedia que o demónio se insinuasse matreiramente nos navios, incarnando quantas vezes na pessoa de um mareante, como é o caso do gajeiro da *Nau Catrineta* (20).

Depois de o gajeiro lhe ter recusado sucessivamente como alvíssaras a mais formosa das suas três filhas, dinheiro incontável, o

(18) Francisco Contente Domingues e outro, *ob. cit.*, p. 220.

O *Ibidem*, pp. 218 e 219.

(20) Almeida Garrett, *Romanceiro (A Nau Catrineta)*.

seu invulgar cavalo branco e a própria nau Catrineta, o capitão-general, desesperado, pergunta frontalmente:

— "Que queres tu, meu gajeiro,  
Que alvíssaras te hei-de dar?"

ao que o gajeiro responde de forma não menos frontal:

— "Capitão, quero a tua alma,  
Para comigo a levar".

As embarcações eram, pois, um espaço eleito para aí se degladiarem deuses e demónios na conquista de almas para os seus respectivos reinos. Lembremos o teatro vicentino e o argumento dos Autos das Barcas (do Inferno, do Purgatório e da Glória) para vermos que, face à precaridade da vida perante os perigos constantes e a iminência da morte, no espírito de cada mareante pairava a visão do demónio arrebatando a alma ao seu corpo.

Todos os perigos, tudo o que de mal acontecia era considerado obra do Demo. Só a Providência Divina podia vencer as forças luciferinas e conduzir as embarcações a bom porto. A própria acção dos deuses da mitologia clássica em *Os Lusíadas* não simboliza outra coisa senão essa luta entre as forças do Bem que protegiam os portugueses portadores da mensagem do verdadeiro Deus e as forças do Mal que defendiam os desígnios do torpe Mafamede, o que forçou Júpiter a convocar o *Concílio dos Deuses*. Daí que na boca dos pilotos e marinheiros da Rota do Cabo andasse o seguinte rifão: — "As naus de Portugal para a índia e da índia para Portugal Deus as leva e Deus as traz" (21).

Havia, pois, que redobrar a vigilância e intensificar a intercepção divina, através de orações, missas, confissões, sermões, ladainhas, procissões. A constante ameaça da morte criava nos homens do mar um estado psicológico que dava sentido à oração. Daí que entre os adágios da marinharia constasse este: — "Se queres aprender a orar, vai para o mar" (22).

(21) Francisco Contento Domingues e outro, *ob. cit.*, p. 188.

(22) Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da linguagem de marinha antiga e moderna*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, p. 9.

Retenha-se que estas múltiplas e intensas manifestações de fé a bordo, para além da sua função religiosa, assumiam também um carácter lúdico. Na verdade, tudo aquilo que quebrasse a rotina de um quotidiano monótono, confinado ao espaço do navio e à visão de uma paisagem homogénea e invariável durante dias, semanas e meses sem que se visse mais que mar e céu, tudo aquilo que quebrasse essa rotina, dizíamos, assumia uma feição de entretenimento.

Podem também tomar-se como formas de distração a realização de leilões a bordo, promovidos pelo escrivão e apregoados por um pagem: leiloava-se o peixe após as pescarias; leiloava-se a água quando começava a escassear; leiloava-se todo o tipo de mantimentos; leiloavam-se, enfim, os artigos pessoais dos que morriam a bordo (23).

### Bibliografia

- BARBOSA, António — *Novos Subsídios para a História da Ciência Náutica Portuguesa na Época dos Descobrimentos*, Porto, Instituto para a Alta Cultura, 1948.
- COSTA, Abel Fontoura da — *Biblioteca Náutica Portuguesa até 1700*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- COUTINHO, Gago — *A Náutica dos Descobrimentos*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1951-1952, 2 vols.
- DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio — *A vida a bordo na carreira da Índia (see. XVI)*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.
- LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente — *Dicionário da Linguagem da Marinharia Antiga e Actual*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.
- MENDONÇA, Henrique Lopes de — *Estudos sobre Navios Portugueses nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Ciências, 1892.
- MENESES, José Vasconcelos e — *Armadas Portuguesas — Alimentação e abastecimento (de meados do século XIV a meados do século XVI)*, Lisboa, Editorial Resistência, 1980.
- *Armadas Portuguesas — Boticas e boticários de Além-Mar (de*

(23) Francisco Contente Domingues e outro, *ob. cit.*, pp. 206 e 221.



*meados do século XV ao 3- quartel do século XVI*), Lisboa, Editorial Resistência, 1981.

— *Armadas Portuguesas — Apoio sanitário na nossa marinha de outrora*, Lisboa, Academia da Marinha, 1987.

NUNES, Pedro — *Tratado em defensam da carta de marear*, reproduction fac-similé de l'exemplaire appartenant à la Bibliothèque du Duc de Brunswick à Wolfenbuttel, Édition de 1937, Max Drechsel, 1915.



Caravela Latina



Caravela Redonda



Nau S. Gabriel



Nau Portuguesa (Séc. XVI)



Nau Taforeira (Séc. XVI)



Galeão Português (Séc. XVI)